Entwickelungsgeschichte und gegenwärtiger Stand
des
öffentlichen Verkehrswesens von Paris
mit besonderer Berücksichtigung des
französischen Kommunalsteuersystems.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR

ERLANGUNG DER DOCTORWÜRDE

VON DER PHILOSOPHISCHEN FACULTAT

DER

FRIEDRICH-WILHELMS-UNIVERSITÄT ZU BERLIN

GENEHMIGT

UND

NEBST DEN BEIGEFÜGTEN THESEN

ÖFFENTLICH ZU VERTEIDIGEN

am 11. August 1897

VON

Henry C. Metcalf
aus Boston U. S. A.

OPPONENTEN:

Hr. Stud. iur. Max Roser.
- Dr. phil. George M. Fisk.
- Prof. George S. Atwood.

BERLIN.
Buchdruckerei von Gustav Schade (Otto Francke).
Linienstr. 158.

Dieser Arbeit sollen weitere Teile über folgende Gegenstände sich später anschliessen:

3. Kapitel: Die Entwickelung des Strassenbahnwesens.
4. Kapitel: Das Droschkenwesen.
5. Kapitel: Die Gürtelbahnen.
6. Kapitel: Die Seinedampfer und Gesamtübersicht über das Pariser öffentliche Verkehrswesen.
7. Kapitel: Die Verstadtlichung der grossstädtischen Verkehrsmittel und die allgemeine finanzielle Behandlung des Pariser öffentlichen Verkehrswesens mit besonderer Berücksichtigung des französischen Kommunalsteuersystems.

Meinem lieben Freunde

Mr. Albert Metcalf

aus Dankbarkeit gewidmet.

Inhalts-Verzeichnis.

Erstes Kapitel: Seite

Allgemeine einleitende Bemerkungen. 9—20

1. Begrenzung von Paris 10
   a) Die frühere geschichtliche Entwickelung der Stadtgrenzen . . 10
   b) Die Einverleibung von 1860 11
   c) Zusammenhang mit der Verkehrsentwickelung 11
2. Wachstum und Verteilung der Bevölkerung 11
   a) Die verschiedenen Volkszählungen 12
   b) Örtliche Bewegung der Bevölkerung 12
   c) Der rasche Zuwachs der Bevölkerung in den äusseren Stadtteilen 13
   d) Bevölkerung der Vororte von Paris 13
   e) Dichtigkeit der Bevölkerung 14
   f) Zusammenhang zwischen der Bevölkerungsdichtigkeit und den Verkehrsmitteln 14
3. Entwickelung des Strassenwesens 14
   a) Strassenentwicklung bis 1852 15
   b) Verbreiterung, Durchbrüche und Verbesserung der Strassen von 1852—70 unter Haussmann 15
   c) Die rechtliche Ordnung des Strassenwesens 15
   d) Weitere Umgestaltung bis zur Gegenwart 16
   e) Wechselwirkung zwischen Strassen- und Verkehrswesen . . . 16
4. Die städtische Organisation von Paris 17
   a) Unter dem ancien régime 17
   b) Napoleonische Verwaltungsorganisation 17
   c) Gesetzgebung von 1830 18
   d) Weiterentwickelung von 1848 18
   e) Verwirrung von 1870/71 19
   f) Die Befugnisse des Seine- und Polizeipräfekten 19
   g) Thätigkeit der Stadtbehörden auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens 19

Zweites Kapitel. Seite

Das öffentliche Beförderungs-, besonders das Omnibuswesen. 20—57

A. Die ersten Erfahrungen 20

1. Konzession von Louis XIV. (1662) 21
2. Begrenzung derselben vom Staatsrat 21
3. Das öffentliche Verkehrswesen und die Centralgewalt 22
4. Widerstand der Bevölkerung 23
5. Charakter dieser ersten Periode 23

B. Die freie Konkurrenzperiode (1828—1854) 24

Allgemeines 24

1. Administrative Regulierung des öffentlichen Verkehrswesens in dieser Periode 25
   a) Durch die Centralgewalt 26
   b) Durch die Lokalbehörden 27
   c) Rückblick auf die administrative Regulierung 29
2. Die Finanzpolitik Frankreichs, betreffend ihre öffentlichen Verkehrsmittel 29
   a) Einheit der Staats- und Kommunalbesteuerungspolitik . . . 29
   b) Die geschichtliche Entwickelung der Besteuerung von Personenbeförderung 30
   c) Die Finanzpolitik der Stadt Paris auf dem Gebiete ihres öffentlichen Verkehrswesens 34
3. Die verschiedenen Ansichten der verschiedenen Autoritäten gegenüber den öffentlichen Fuhrwerksunternehmergesellschaften und Zurückbleiben der Stadt Paris hinter anderen Grossstädten auf dem Gebiet ihres öffentlichen Verkehrswesens 35
4. Die polizeiliche Konzession von 1828 35
   a) Befugnisse des Polizeipräfekten über die Konzessionierung . . 36
   b) Charakter dieser Konzession 36
5. Weitere Ausdehnung des öffentlichen Beförderungswesens bis 1854 36
   a) Popularität der öffentlichen Transportindustrie 37
6. Die rasche Vermehrung der konkurrierenden Gesellschaften und die herauswachsenden Schwierigkeiten und Missstände 37
7. Der öffentliche Charakter der Personenbeförderung drängt zur Vereinigung der konkurrierenden Gesellschaften 39
8. Die veränderte Ansicht der verschiedenen Autoritäten gegenüber dem öffentlichen Transportwesen 39
9. Untersuchung der Municipalkommission über die Transportindustrie
10. Die Konsolidierung von 1854 und ihre Bedeutung für die weitere Entwickelung des Pariser öffentlichen Verkehrswesens 40
11. Die laissez-faire Philosophie dieser Periode, eine Weltanschauung 41
12. Rückblick auf diese Periode 41

Seite

C. Der Kontrakt von 1860 44

Allgemeines 44

1. Die weitere Entwickelung der administrativen Kontrolle des öffentlichen Verkehrswesens 45
   a) Befugnisse der Seine- und Polizeipräfekten 45
2. Die Hauptbedingungen des Kontraktes 45
   a) Seine wissenschaftliche Abhandlung 46
   b) Seine Dauerzeit 46
   c) Vorzüge und Nachteile lange dauernder Kontrakte 47
3. Finanzielle Verhältnisse der Gesellschaft zur Stadt 47
   a) Abgaben für Strassenbenutzung 48
   b) Charakter und Höhe dieser Besteuerung 48
   c) Gewinn der Stadt, wenn die Dividende 8% übersteigt . . . 49
   d) Dienst der Schneewagen 49
   e) Oktroi 49
   f) Überwachungssteuern 50
   g) Verschiedenes 50
   h) Vermehrung der Besteuerungsabgaben 50
4. Finanzielle Verhältnisse der Gesellschaft dem Staat gegenüber . . 50
   a) Stempel- und Enregistrementssteuern 50
   b) Verwaltungssteuern 50
5. Zusammenstellung der verschiedenen Steuern an die Stadt und an den Staat seit der Gründung der Gesellschaft 52
6. Bemerkungen über die Pariser Verkehrsbesteuerungspolitik . . . 54
7. Minder wichtige Bestimmungen des Kontraktes 55
   a) Betriebsbestimmungen 55
   b) Recht der Stadt, Versuche anzustellen 55
   c) Korrespondenzdienst 55
   d) „Services spéciaux“ 55
   e) Bestimmungen über Ablauf des Kontrakts 56
8. Rückblick auf diesen Kontrakt 56
9. Wachstum und Betriebszunahme der Gesellschaft 57

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535723_0119

1. Kapitel.

Allgemeine einleitende Bemerkungen.

Vorbemerkungen.

Infolge des raschen Wachstums der modernen Grossstädte, welches hauptsächlich als direktes Resultat der fortschreitenden Entwickelung der modernen Technik seitens des allgemeinen öffentlichen Verkehrswesens anzusehen ist[1]), und der daraus entspringenden Zunahme der allgemeinen Verkehrs- und Lebensbedürfnisse, ist der moderne grossstädtische Organismus in einem sehr tiefgehenden Sinne des Wortes ein organisches Ganzes geworden. Innerhalb dieses complicierten Kommunalkörpers mit seinen fast unendlichen gewerblichen und gesellschaftlichen Bedürfnissen ist kaum irgend ein Teil, der einen solch wesentlichen gemeinschaftlichen Charakter hat als gerade der auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens. Darum muss man, um eine verständliche Darstellung der Entwickelungsgeschichte und des gegenwärtigen Standes des öffentlichen Verkehrswesens irgend einer Stadt geben zu können, um seine Aufgabe gut zu lösen, dieselben im Zusammenhange mit den andern gemeinschaftlichen, eng verbundenen Gebieten schildern. Bevor wir uns daher auf eine rein geschichtliche Entwickelung des Pariser öffentlichen Verkehrswesens einlassen, sind einige allgemeine, einleitende Bemerkungen über die Begrenzung der Stadt, die Vermehrung und Verteilung der Bevölkerung, die Entwickelung

[1]) Bastable, Public Finance S. 201. — Siehe G. Schmoller: Der moderne Verkehr im Verhältnis zum wirtschaftlichen, sozialen und sittlichen Fortschritt. S. 15 in: „Zur Social- und Gewerbepolitik der Gegenwart“ 1890.

des Strassenwesens und die vielen Wechsel der städtischen Organisation notwendiger Weise vorauszuschicken.

Die örtliche Entfernung und die Verteilung, Bewegung und Dichtigkeit der Bevölkerung einer Stadt bieten die natürlichen Ausgangspunkte für eine geschichtliche Darstellung des Verkehrs und seiner Beförderungsmittel, und die administrativen und finanzrechtlichen Grundlagen des öffentlichen Verkehrswesens von Paris mit seiner hochcentralisierten Sonderverfassung würden kaum verständlich sein ohne eine etwas eingehende Erörterung der vielen komplizierten Wechsel der städtischen Verwaltungsorganisation.

Ausdehnung der Stadt[1]).

Die Weichbildgrenze von Paris hat sich im Laufe der Zeit nicht weniger als neunmal verändert. Im allgemeinen waren es Militärzwecke, welche den Wechsel hervorriefen, und die gegenwärtigen Hauptverkehrspunkte und Wege bieten noch manche historische Erinnerungen. Anfangs begrenzte sich die Stadt auf die „Isle de la Cité“ in der Seine, welche heute das Centrum der Stadt ausmacht und einen Flachraum von 15 Hektar umfasst. Im 13. Jahrhundert hatte sich die Stadt auf 252 Hektar ausgedehnt. Unter den Königen Karl V. und VI. und unter Heinrich II. und IV. hatte die Stadt 567 Hektar, während in der Regierungszeit Ludwigs XIV. und XV. Paris sich über 1337 Hektar ausbreitete. Die grösste Ausdehnung bis hin zur Gegenwart hatte die Stadt unter Ludwig XVI., wo 2000 Hektar hinzugezogen wurden. Der damalige Flachraum von 3370 Hektar blieb unverändert bis zum Jahre 1859, wo ein Gesetz die Stadt auf 7802 Hektar erweiterte.

Im Jahre 1859 bestand Paris aus den zehn inneren arrondissements. Die äusseren Teile, die sogenannten Faubourgs, bilden nach der Einverleibung die zehn äusseren arrondissements. Jeder arrondissement hat einen besonderen Namen und Nummer und ist aus vier Quartiers zusammengesetzt. Diese Einteilung bildet die Basis für die Wahl des Municipalrats.

Diese verschiedenen Verbreiterungen der Stadtgrenze spielen, wie wir später bei der Entwickelung des Strassenwesens noch

[1]) S. Block und Pontich, Administration de la ville de Paris S. 31.

ausführen werden, in Bezug auf eine Schilderung des öffentlichen Verkehrswesens, eine sehr wichtige Rolle, weil sie die Hauptverkehrspunkte und -Wege gegründet haben. Den wichtigsten Schritt hat die Stadt in der Einverleibung von 1860 gethan, womit eine bemerkenswerte, schnelle Verbreitung und Verbesserung ihres öffentlichen Verkehrswesens zusammenfällt. Wenn wir zu der Entwicklungsgeschichte des öffentlichen Verkehrswesens kommen, werden wir sehen, dass zur Zeit dieser grossen Ausdehnung der Stadtgrenze die damaligen Pariser Verkehrsmittel unter eine einheitliche Organisation gestellt wurden, welche bis auf die Gegenwart hauptsächlich massgebend geblieben ist.

Wichtiger als die Stadterweiterungsgebiete sind als Basis einer Schilderung des öffentlichen Verkehrswesens das Wachstum und die Verteilung der Bevölkerung sowie die örtliche Bewegung innerhalb dieses begrenzten Flachraums.

Wachstum und Verteilung der Bevölkerung.

Eine zuverlässige Bevölkerungszählung von Paris vor dem Jahre 1700 giebt es nicht[1]). Vor diesem Jahre kennt man nur eine höchst unzuverlässige Wohnungszahl. Die Regierung Ludwigs XIV. im Jahre 1700 unter Colbert machte einen Versuch, die Bevölkerungszunahme zu konstatieren, aber auch hier kann von einer genauen Kopfzählung nicht die Rede sein. Bis zum Jahre 1817 sind die Zählungsergebnisse mehr Schätzungen als sorgfältige Bevölkerungszählungen. Die fortschreitende Zunahme der Bevölkerung zeigt folgende Tabelle.

Einwohnerzahl von Paris von 1220—1896.

Jahr	Einwohner.	Einwohner pro Hektar.
1220 (unter Philippe-Auguste)	120 000	—
1328 (- Philippe VI.)	250 000 [2])	—
1596 (- Henri IV.)	230 000 [2])	—
1675 (- Louis XIV.)	540 000	—

[1]) Statistique de Paris et de la Seine. Vol. 6. 1860.
[2]) Adolf de Foville, La France économique S. 20.

Jahr	Einwohner.	Einwohner pro Hektar.
1700 (Schätzung unter Colbert)	720 000	—
1748 (unter Louis XV.)	553 000	—
1762 (Schätzung unter Louis XV.)	600 000	—
1784 (- - Necker)	620 000	—
1800 (Zählung unter dem Consulat)	547 756	159
1805 (Schätzung - Napoleon I.)	580 609	—
1817 (Zählung - Louis XVIII.)	713 966	208
1826 (Schätzung - Karl X.)	890 431	—
1831 (Zählung - Louis Philippe)	785 862	229
1836 (- - - -)	868 438 [1]	253
1841 (- - - -)	935 261	272
1846 (- - - -)	1 053 897	307
1851 (- - der 2. Republik) . . .	1 053 262	306
1856 (- - Napoleon III.)	1 174 346	342
1861 (- - der Einverleibung) . .	1 696 141	217
1866 (- - Napoleon III.)	1 825 274	233
1872 (nach den beiden Belagerungen)	1 851 792	237
1876 (- unter der 3. Republik) . . .	1 988 806	256
1881 (- - - -) . . .	2 239 928	290
1886 (- - - -) . . .	2 344 550 [2]	300
1891 (- - - -) . . .	2 447 957	313
1896 (- - - -)		

Noch wichtiger als die einfache Zunahme ist im Zusammenhang mit der Entwickelung des Beförderungswesens die Verteilung der Bevölkerung in den verschiedenen Stadtgebieten und zwar das Verhältnis der Einwohnerzahl der Stadt zu der der Vororte.

Im Jahre 1762 hatte Paris, wie wir sahen, circa 600000 Einwohner. Damals hatten die äusseren Gebiete, welche jetzt die zehn äusseren arrondissements der Stadt bilden, circa 15000 Einwohner. Nach der Bevölkerungszählung von 1861, welche der Zeit nach mit der grossen Ausdehnung der Stadtgrenze zusammenfällt, hatte Paris rund 1600000 Einwohner. Davon kamen 900000 auf das Gebiet innerhalb der alten Grenzen und 700000 auf die äusseren zehn arrondissements. Von 1860 bis hin zur Gegenwart zeigt die Bevölkerung von Paris, besonders

[1]) Block et Pontich, Administration de la Ville de Paris. S. 37.

[2]) Résultats statistiques du dénombrement de 1886 pour la Ville de Paris. 1888.

im Verhältnis zu dem Verkehr der Stadt und ihre Beförderungsmittel, eine sehr interessante und hoch lehrreiche Bewegung.

Zwischen den Bevölkerungszählungen in den Jahren 1861 und 1872, der Periode der grössten Umbauung von Paris, zeigt die Einwohnerzahl der zehn inneren arrondissements der Stadt einen Verlust von mehr als 30000 Einwohnern, während in derselben Periode in den zehn äusseren arrondissements ein Zuwachs von 200000 zu verzeichnen ist. In den folgenden zehn Jahren, von 1871 bis 1881, zeigt sich eine Zunahme von 116000 für die inneren zehn und 300000 für die äusseren zehn arrondissements. Zwischen 1881 und 1886 verlieren die zehn inneren arrondissements nochmals circa 18000, während in den zehn äusseren eine Zunahme von 94000 Einwohnern stattfindet. Betrachtet man die wichtige 25jährige Zeitperiode von 1861 bis 1886 im ganzen, so zeigt sich eine Zunahme von 64845 Einwohnern für die inneren und 611850 für die äusseren zehn arrondissements. Zu dieser Zeit hatten die alten inneren Teile 1010970 und die äusseren neuen Teile 1330580, was für Paris eine Gesamteinwohnerzahl von 2344550 ergiebt. Diese Zahl ist im Jahre 1891 auf 2447957 angewachsen, und die hier gezeigte Zunahme seit 1886 von 103407 Einwohnern bezieht sich fast nur auf die äusseren zehn arrondissements, was für sie seit 1861 zusammen eine Zunahme von circa 1400000 Einwohnern bedeutet.

Mit dieser bedeutenden Bewegung der Einwohner innerhalb der Stadtgrenzen fällt ein ähnlicher Zuwachs der Bevölkerung der Vororte von Paris zusammen. Im Jahre 1861 hatten die Vororte 255000 Einwohner. Diese Zahl hatte sich im Jahre 1886 auf 600000 vermehrt und ist im Jahre 1891 auf 700000 gestiegen[1]).

In so engem Zusammenhange stehen die Wohnungsverhältnisse einer Stadt mit den Verkehrsmitteln, dass nicht nur die örtliche Bewegung und Verteilung der Bevölkerung, sondern auch die Dichtigkeit derselben notwendig ist, um zu dem besten Resultat in der Schilderung des öffentlichen Verkehrswesens zu gelangen, was für Paris eine besondere Bedeutung

[1]) S. Albert Shaw, Municipal Government in Continental Europe S. 80—87.

hat, weil keine Grossstadt der Welt solch hohe Ziffern in Bezug auf die Bevölkerungsdichtigkeit aufweist. Paris hat, wie wir sahen, 7802 Hektar oder 30 englische Quadratmeilen und rund 2500000 Einwohner, so dass 83300 Einwohner auf die Quadratmeile kommen[1]). Derartige Wohnungsverhältnisse bieten gar keine solch ausgedehnte Verkehrsmittel, wie das z. B. in London und in den grossen amerikanischen Städten der Fall ist, wo die bewohnende Bevölkerung sich mehr und mehr in die Vororte begiebt. Bis hin zu der allerneusten Zeit fallen in Paris Wohnungs- und Geschäftsviertel zusammen. Aber wie wir oben sahen, giebt es alle Jahre eine steigende, täglich wiederkehrende Bewegung der Bevölkerung zwischen den äusseren und inneren Teilen der Stadt, welche die Wichtigkeit der Entwickelung einer fortschreitenden Fürsorge seitens des öffentlichen Verkehrs verlangt. Diese Ausdehnung der Stadt und ihre Tendenz, die sich auch in den anderen Grossstädten der Welt zeigt, dass die Einwohner mehr und mehr in den Vororten zu wohnen wünschen, was die Basis für die zukünftigen Verkehrsprobleme bietet, fordert eine bestimmte Erkenntnis von einer Summe von Hauptstrassenzügen, welche die Bewegung der Bevölkerung von und nach den Geschäftscentren der Stadt leicht ermöglichen. Wie Paris diese Notwendigkeit vor einem halben Jahrhundert voraussah, wollen wir in einem kurzen Überblick über die Entwickelung seines Strassenwesens verständlich zu machen suchen.

Entwickelung des Strassenwesens.

Auf dem Gebiete der grossstädtischen Verwaltung stehen die Regelung, Erleichterung und Förderung des Personenverkehrs, die zu den wichtigsten Aufgaben der grossstädtischen Verwaltung gehören, in enger und mannigfacher Beziehung zu der allgemeinen Entwickelung des Strassenwesens. Dass die Pariser Verwaltungsbehörden diese Thatsache schon längst behauptet haben, zeigt sich deutlich in der unvergleichlichen

[1]) Nach Albert Shaw, Municipal Government in Europe S. 83 hatte London im Jahre 1891 eine Bevölkerungsdichtigkeit von durchschnittlich 34400 Einwohner pro engl. Quadratmeile, New-York 1890: 73300, dagegen in einigen Vierteln 300000; Chicago 1890 nur 6850 Einwohner.

Summe, welche zur Förderung des Verkehrs in notwendigen Anlagen für Strassendurchbrüche, Verbreiterung und für die allgemeine Verbesserung des Strassenwesens ausgegeben worden ist. Ohne diese erstaunlichen Strassendurchbrüche und Verbreiterung, welche Paris während der letzten vier Jahrzehnte ausgeführt hat und die den Verhältnissen des heutigen Verkehrs entsprechen, wären die jetzigen Verkehrseinrichtungen unmöglich gewesen. Der Fürsorge für das öffentliche Strassenwesen hat die städtische Verwaltung von Paris von jeher besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

In Frankreich unterscheidet man bekanntlich National-, Departemental- und Gemeindestrassen[1]). In Bezug auf diese Gruppeneinteilung ist es manchmal schwer, zu wissen, zu welcher Kategorie eine besondere Strasse gehört. Die Entwickelung des allgemeinen französischen Verkehrswesens steht besonders seit der Einführung der Eisenbahnen in engstem Zusammenhange mit der Einteilung des französischen Strassenwesens und bildet die Basis für die Einteilung der Verkehrsmittel in die Klassen der „allgemeinen und lokalen Interessen." Die Strassenzüge von Paris gehören zu der dritten Gruppe oder den Nationalstrassen und stehen unter den Befugnissen des Seinepräfekten.[2]) Diese Einrichtung des Pariser Strassenwesens steht mit der geschichtlichen Entwickelung des allgemeinen französischen Wegewesens in engstem Zusammenhange.

Die Grundlage der planmässigen Strassendurchlegung und Verbesserung der Strassen von Paris reicht in ihrer geschichtlichen Entwickelung weit zurück. Schon unter dem ancien régime hatte Paris ein ausgedehntes Strassennetz. Der erste bedeutende Schritt aber in der Entwickelung eines erfolgreichen Systems der Strassenverwaltung geschah unter Napoleon I. Während der Restauration und unter Louis Philippe wurden die Grands Travaux von Paris weiter durchgeführt. Die Periode aber von 1852 bis 1871 unter dem zweiten Kaiserreich ist für die Anfänge der Umbildung von Paris für unsere Zwecke die weitaus wichtigste. In dieser Periode wurden unter der Leitung

[1]) von Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs I. 160—166.
[2]) Block et Pontich, Administration de la Ville de Paris S. 251.

des Seinepräfekten, Baron von Haussmann, die Pläne für Strassendurchbrüche und Verbreiterungen in ausserordentlichem Maasse in Angriff genommen. Boulevards wurden gebaut, ein weit verzweigtes Strassensystem, das zur Erleichterung des allgemeinen Verkehrs nötig war und sich auf die schnell wachsenden äusseren arrondissements zu einem Hauptverkehrssystem ausdehnte, wurde geplant und durch eine unvergleichlich grosse Umbildung ausgeführt. Diese grossartigen Pläne umfassten weitere Umbildungen in allen Teilen der Stadt. Die einfache Thatsache, dass Hauptstrassen in allen äusseren arrondissements angelegt wurden, vergrösserte das Verkehrsgedränge im Centrum der Stadt und machte wichtige Verbesserungen in allen Teilen notwendig. In dieser Periode baute Napoleon und Haussmann eine grosse Zahl von riesenhaften Boulevards, die eine Ausgabe von mehr als 1200000000 Francs erforderten.

Nach 1870 gingen infolge der ungünstigen Ereignisse im Kriege für einige Stadtteile die Umgestaltungen der Strassenzüge langsamer vorwärts, aber für die Erleichterung des Verkehrs und seine zukünftige rasche Entwickelung sind seit dem Kriege die durchgeführten Strassenverbreiterungen und Verbesserungen unter dem Leiter der öffentlichen Arbeiten von Paris, Alphand, ebenso wichtig, wie die grossartigen Umgestaltungen der Napoleon-Haussmann-Periode und haben wahrscheinlich noch mehr gekostet. Während der Jahre 1877 bis 1881 hatte Paris für die Herstellung und Erhaltung seiner Verkehrswege circa 200000000 Francs ausgegeben, eine Summe, die pro Kopf der Bevölkerung 19,70 Francs bedeutet[1]).

Dass eine solch erstaunliche Umgestaltung des Kommunikationswesens, wie sie in den letzten vier Jahrzehnten in Paris stattgefunden hat, einen weitgehenden Einfluss auf die Entwickelung des ganzen öffentlichen Verkehrswesens von Paris und dadurch auf die Ausgestaltung der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und geistigen Beziehungen des gesamten Gemeindelebens ausgeübt hat, liegt auf der Hand. Eine solche Paral-

[1]) Im Jahre 1877, dem Jahre, wo der Boulevard St. Germain und die Avenue de l'Opéra gebaut wurden, stieg die Ausgabe für die Verkehrswege bis auf 40 Francs pro Kopf. Siehe Finanz-Archiv 1884 S. 261.

lelisierung und komplizierte, innig verwachsene Wechselwirkung des Strassen- und öffentlichen Verkehrswesens zeigt ausser Paris keine andere Grossstadt der Welt.

Die städtische Organisation von Paris[1]).

Um die in den vorangegangenen einleitenden Bemerkungen gezeigten Wechselwirkungen in dem allgemeinen öffentlichen Verkehrswesen noch deutlicher hervortreten zu lassen, um die rechtspolitischen und finanzrechtlichen Grundlagen der städtischen Verwaltung in den Kontrakten mit den verschiedenen Beförderungsgesellschaften verständlich zu machen, und besonders, um den engen Zusammenhang der Verwaltungsorganisation von Paris mit der Staatsorganisation zu zeigen, findet hier eine kurze Schilderung der komplizierten Entwickelung der städtischen Organisation von Paris statt.

Die vielfach wechselnden Verhältnisse, welche den gegenwärtigen Zustand der Pariser Verwaltungsorganisation herbeigeführt haben, richten sich nach den konkreten Verhältnissen der geschichtlichen Entwickelung Frankreichs und zwar besonders nach den wesentlichen Schöpfungen der vielen Störungen der französischen Revolution. Schon zu Zeiten des ancien régime hatte Paris eine hoch centralisierte und besondere Verwaltungsorganisation. Die Versuche der Revolution, eine vollständige Trennung der bureaukratischen Verwaltung von der des ancien régime herbeizuführen, hatten in Paris, soweit sie die Einrichtung einer Lokalautonomie betreffen, wie in ganz Frankreich kein dauerndes Resultat. Diese Bestrebungen bezweckten eher eine Beschränkung der Gemeindeautonomie auf eine möglichst enge Beziehung der Gemeinden und ihrer Behörden zu den Staatsorganen. Die Napoleonische Reorganisation kehrte im Prinzip in allen wichtigen Punkten in den lokalen Verwaltungsangelegenheiten zu den Ereignissen des ancien régime zurück. Damals lag die Organisation von Paris in den Händen des sogenannten prévost des marchands und des Polizeilieutenants, die ihre Autorität vom Könige bekamen[2]).

[1]) S. Aucoc, Conférence sur l'Administration et le Droit Administratif. Vol. 1 S. 339.

[2]) Über die frühere Organisation von Paris siehe Block, Dictionnaire de l'Administration Française S. 1719.

Unter den vielen Wechseln und Verdrängungen der Revolution stellte das Gesetz vom 28. pluv. des Jahres VIII (17. Febr. 1800) für Paris wie für die andern Ortsgemeinden Frankreichs die Basis der gegenwärtigen Organisation auf, wodurch das duale System des Seine- und Polizeipräfekten gegründet wurde. Diese beiden Behörden teilten unter sich die exekutiven Funktionen der Stadt, und an Stelle des früheren Central-Maire setzte die Napoleonische Einrichtung einen Central-Kommunalrat. Die Exekutivbeamten sind immer von der Centralregierung ernannt worden und waren derselben verantwortlich.

Diese Napoleonische Einrichtung dauerte bis zu der Revolution von 1830. Eine Selbstautonomie sehr beschränkter Art war durch die Störungen von 1830 eingeführt, indem das Gesetz vom 20. April 1834 Paris durch gewisse Wahlberechtigungen das Recht gab, an Stelle des früher ernannten Gemeinderats einen solchen zu wählen. Aber der frühere Central-Maire wurde nicht wieder eingesetzt, und die Präfekten mit den vom Könige ernannten Beamten der arrondissements (Bürgermeister und Vizebürgermeister) verwalteten die Stadt.

Nach der Revolution von 1840 machte die Stadt eine ähnliche Erfahrung: in ganz Frankreich wie in Paris wurde für eine kurze Zeit eine Lokalautonomie hergestellt. Paris hatte noch einmal einen selbstgewählten Municipalrat, seinen selbstgewählten Bürgermeister und Exekutivbeamten.

Durch das Dekret vom 3. Juli 1848 wurde eine städtische Kommission unter dem Präfekten für die Verwaltungsorganisation eingerichtet[1]). Diese Kommission, welche aus 36 Mitgliedern bestand und welche nur provisorisch sein sollte, blieb bis zu Ende des zweiten Kaiserreiches. Unter der Regierung Louis Napoleons kehrte man für Paris zu den Einrichtungen unter Napoleon I. zurück. Der Seinepräfekt blieb wie früher die wirkliche exekutive Gewalt der Stadt. Wenn wir zu der historischen Entwickelung des öffentlichen Verkehrwesens kommen, werden wir sehen, dass die wichtigsten Kontrakte zwischen der Stadt und den Beförderungsgesellschaften von dieser städtischen

[1]) Siehe Block und Pontich, Administration de la Ville de Paris S. 28.

Kommission abgeschlossen und die Verkehrsmittel in allen wichtigen Grundlagen ihrer heutigen Einrichtung erledigt wurden.

Nach der Verwirrung von 1870—71 verschwand mit dem Fall des zweiten Kaiserreichs für eine kurze Zeit von der Stadtverfassung das System der beiden Präfekten und die Municipalkommission; aber die Nationalversammlung setzte durch das Gesetz vom 14. April 1871, welches über die Organisation von Paris handelte, und welches damals nur für provisorisch erklärt wurde, die beiden Präfekten wieder ein, und an Stelle der früheren städtischen Kommission trat ein Municipalrat von 80 Mitgliedern, der durch allgemeines Stimmrecht erwählt wurde. Diese Einrichtung des Verwaltungssystems nach dem Gesetz von 1871 besteht noch heute als die Organisation von Paris. Die Verwaltungsbefugnisse der Stadt sind zwischen dem Seine- und dem Polizeipräfekten geteilt, und thatsächlich ist die exekutive Gewalt in den Händen des Seinepräfekten. Gewissermaassen ist er der Bürgermeister von Paris, und da er von der Centralregierung ernannt worden ist und durch den Minister des Innern nur derselben verantwortlich ist, ist er in der Praxis in allen wichtigen politischen Beziehungen in seinen obrigkeitlichen Befugnissen mehr Staats- als Stadtbeamter. Die sogenannten maires, die an der Spitze der zwanzig arrondissements von Paris stehen, haben nur einige sekundäre Funktionen auszuüben. Die beiden Präfekten haben immer Zutritt zu den Sitzungen des Municipalrats und haben das Recht, jederzeit gehört zu werden, sind aber in keiner Weise demselben verantwortlich. Andererseits sind alle wichtigen Handlungen des Gemeinderats vom Seinepräfekten zu bestätigen. Nach Artikel 19 des Gesetzes vom 18. Juli 1837, sowie nach dem Dekret vom 25. März 1852 und nach Artikel 16 des Gesetzes vom 24. Juli 1867 sind alle Kontrakte, welche von der Stadt auf eine Zeitdauer von mehr als 30 Jahren geschlossen sind, und diejenigen, welche ein Monopol bilden, von der Centralregierung zu bestätigen. Da wir in anderem Zusammenhange über die administrative und finanzrechtliche Kontrolle der verschiedenen Beförderungsgesellschaften zu verhandeln haben, werden wir hier auf diese Funktionen der Stadtbehörden nicht näher eingehen.

Nach diesen allgemeinen, aber zu einer gut verständlichen Schilderung des Verkehrs und seiner Beförderungsmittel notwendigen, einleitenden Bemerkungen gehen wir zu der Entwicklungsgeschichte des Pariser öffentlichen Beförderungs- und zwar besonders des Omnibuswesens über.

2. Kapitel.

Das öffentliche Beförderungs-, besonders das Omnibuswesen.

A. Die ersten Erfahrungen[1]).

Das heutige Pariser öffentliche Verkehrswesen mit seinen vielen verbreiteten Ausgestaltungen hat seine Anfänge in der Mitte des 17., obgleich seine allgemeine Entwickelung nur bis zur Mitte unseres Jahrhunderts zurückreicht. Diese ersten Versuche zur Befriedigung der Bedürfnisse des allgemeinen und billigen Personenverkehrs waren klein und brauchen uns hier nicht lange aufzuhalten; doch, da die allgemeinen Erfahrungen der realen Verhältnisse in ihrer frühesten Entwickelung bis hin zur Gegenwart die besten Grundzüge zur Kenntnis des gegenwärtigen Standes und wertvoller Thätigkeiten auf einem Gebiete sind, wird es nicht ohne Interesse sein, um die spätere Entwickelung des öffentlichen Verkehrswesens zu erklären, einen kurzen Blick auf die Anfänge dieses heutzutage so wichtigen Gebietes des Gemeindelebens zurückzuwerfen.

Die erste Erlaubnis zum öffentlichen Verkehrswesen in Paris, nach welcher die ersten Omnibuslinien eingerichtet

[1]) Uber die ersten Versuche des Pariser öffentlichen Verkehrswesens siehe Annuaire statistique de la Ville de Paris 1880 Vol. I S. 518; Block et Pontich, Administration de la Ville de Paris S. 390 ff.: Maxime du Camp, Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie Vol. I S. 264, und Alfred de Foville, La transformation des moyens de transport 1888 S. 164 ff.

wurden, wurde durch eine Ordonnanz Louis XIV. vom 27. Februar 1662 gegeben. Diese Konzession, die auf unbegrenzte Zeit lautete und in gewisser Beziehung einen Monopolcharakter hat[1]), insofern sie aus den Händen des Königs kam, enthielt keine Einschränkung in Bezug auf den Stand der zu befördernden Personen. Die Konzessionäre aber dieses ersten öffentlichen Transportunternehmens, drei Herren vom Adel und Konsorten, mussten, obwohl es die Periode der absoluten, willkürlichen Regierungsmacht Ludwigs XIV. war, um die Bestätigung ihrer Gesellschaften bekommen zu können, die Bedingungen acceptieren, „que les soldats, pages, lacquais, et tous autres gens de livrée, même manoeuvres et gens de bras, ne pourroient d'y entrer, pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois et des personnes de mérite“[2]). Um in Bezug auf die Tendenz der französischen Centralgewalt, in ihren Händen eine immer steigende administrative Kontrolle über die Stadt Paris konstatieren zu können, ist es interessant, in diesem ersten Regierungsdekret über das öffentliche Verkehrswesen die Grundprinzipien zu zeigen, aus denen die spätere Entwickelung der

[1]) „Sa Majesté, voulant faciliter autant qu'il étoit possible la commodité de ses sujets, donne à MM. de Rouanès, de Sourches et de Crenan la faculté et permission d'établir dans la ville et faubourgs de Paris, et autres de son obéissance, tel nombre de carrosses qu'ils jugeront à propos, et aux lieux qu'ils trouverout les plus commodes, qui partiront à heures réglées, pour aller continuellement de quartier à autre, où chacun de ceux qui se trouveront aux dites heures, ne payera que sa place pour un prix modique; pour jouir du dit privilège par MM. de Rouanès, de Sourches et de Crenan, leurs successeurs et ayant cause, pleinement, paisiblement et à toujours, avec défenses à toutes personnes de quelque qualité et condition qu'elles soient, de faire ni souffrir être fait aucun établissement de carrosses, coches ou autres voitures différentes, sous prétexte qu'elles fussent d'autre forme, figure, nombre de chevaux et autres différences, ni toutes autres sortes de voitures roulantes, généralement quelconques, qu'on voudroit faire aller à l'instar des coches de la campagne, et imitation du présent établissement dans la Ville de Paris et autres sans la permission des donataires ou de ceux qui se trouveraient être valablement autorisés d'eux ou de leurs successeurs ou ayant cause, à peine contre les contrevenants de 3000 livres d'amende et de confiscation de leurs chevaux, carrosses et autres voitures.“ S. A. Martin: Etude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris S. 68—69.

[2]) Alfred de Foville, La transformation des moyens de transport. 1888. S. 167.

Stadt auf diesem Gebiete hervorgeht. Die Erlaubnis zu solchen Unternehmungen in Frankreich damals wie zwei Jahrhunderte später war davon abhängig gemacht, dass das Parlamenthaus (Conseil d'état) seine Zustimmung dazu geben musste. Wie wir es später sehen werden, hat Frankreich der Regel nach alle solche Unternehmungsgesellschaften, besonders seit der Einrichtung seiner jetzigen Verkehrsmittel in Händen grosser Aktiengesellschaften, immer streng kontrolliert. Hiermit ist nicht gemeint, dass zu dieser frühesten Zeit die damalige centralistische Regierungsgewalt die spätere Entwickelung des grossstädtischen Personenverkehrs auf diesem ausserordentlich wichtigen Gebiete voraussah. Erst zur Mitte unseres Jahrhunderts war dies der Fall. Merkwürdig ist es überhaupt, dass als eine Anknüpfung an diese oben erwähnte Thatsache in der ganzen Entwickelung des öffentlichen Verkehrswesens, besonders seit der Einführung der grossen Eisenbahnlinien bis zu den lokalen, städtischen Verkehrsmitteln, eine immer steigende Kontrolle der Centralregierung zu sehen ist. Dass diese allgemeine charakteristische Transportpolitik Frankreichs in mancher Beziehung einen guten Erfolg und in mancher Hinsicht zweifelhafte Folgen für die französische Hauptstadt gehabt hat, wird im Verlauf unserer Darstellung hervortreten.

Insoweit wir einen Blick auf jene erste Transportunternehmungsgesellschaft zurückwerfen können, waren die Konzessionäre durch die Begrenzung ihres Privilegs nicht behindert. Die erste Betriebslinie, welche die Porte Saint Antoine und Luxemburg verband und vom Könige vorgeschrieben war, wurde am 18. März 1662 eröffnet. Diese Linie, welche heute eine der reichsten der Pariser Omnibusgesellschaften bildet, war die erste Omnibuslinie in Paris[1]). Neben dieser ersten wurden bald zwei andere Linien eröffnet, und die Gesellschaft war bereit, ihre Thätigkeit auszudehnen. Aber bald zeigte es sich, dass die Schwierigkeiten, welche den Gesellschaften von der Regierungsgewalt gemacht wurden, ein sehr ungünstiges Resultat

[1]) Diese frühzeitigen sogenannten carrosses à cinq sols können nicht im heutigen Sinne des Wortes „Omnibusse" gebraucht werden. Siehe: Les voitures publiques dans la Ville de Paris und Les Fiacres et les Omnibus von M. Maxime du Camp in Revue des Deux Mondes, 15. Mai 1867, S. 340.

für die Anfänge des öffentlichen Verkehrswesens herbeiführten. Die Meinung der Regierung, dass solche öffentlichen Unternehmergesellschaften mit dem Prinzip einer aristokratischen Begrenzung in jeder Beziehung prosperieren könnten, war eine ganz andere als die demokratischen Ideen der öffentlichen Meinung. Das Volk im grossen und ganzen widersetzte sich der Gesellschaft mit grösstem Misstrauen. Nach einer kurzen Zeit war die Opposition des Publikums, von dem solche öffentlichen Unternehmungen leben müssen, so lebhaft geworden, dass dagegen die Konzessionäre ihre Macht nicht durchsetzen konnten. Damals, ebenso wie wohl zwei Jahrhunderte später, zeigte das Volk der französischen Hauptstadt, dass solche öffentlichen Industrieen, um ihre Existenz behalten zu können, im Interesse der Allgemeinheit arbeiten müssen. Da die Konzessionäre sahen, dass die „bourgeois et personnes de mérite“ nicht zahlreich genug waren, um ihre Unternehmung zu garantieren, versuchten sie sich durch Erhöhung der Tarife zu sichern. Andere Betriebslinien wurden bald eröffnet, aber trotz der strengen Ordonnanzen, vom Könige und von den Polizeibehörden im Interesse ihrer aristokratischen Transportversuche gegeben, hatte die Gesellschaft von Anfang an schlimme Erfahrungen zu machen wegen des willkürlichen Widerstandes von Seiten des Volkes. Dieser Widerstand und der erhöhte Tarif hat die Gesellschaft in kurzer Zeit ruiniert.

Mit dieser kurzen Erfahrung schliesst der erste Versuch in der Entwicklungsgeschichte des Pariser öffentlichen Verkehrswesens. Dieselbe ist hauptsächlich dadurch charakterisiert, dass sie auf Befehl des Königs mit Zustimmung des Staatsrats konzessioniert worden ist, dass sie einen Monopolcharakter hatte, und dass weder die damalige Regierung, noch die Unternehmergesellschaft die Wichtigkeit der städtischen öffentlichen Verkehrsmittel im Interesse der Allgemeinheit verstanden hatten.

Da wir uns in diesem Abschnitt besonders mit dem Omnibuswesen zu beschäftigen haben, überspringen wir einen langen Zeitabschnitt, worin als Hauptverkehrsmittel die Fiacres zu nennen wären, und kommen direkt zu den wirklichen Anfängen der jetzigen Verkehrsmittel, dem weitentwickelten und mächtigen Omnibuswesen.

B. Die freie Konkurrenzperiode.

(1828—1854.)

Das Jahr 1828 ist in der Entwickelung des Pariser Verkehrswesens ein epochemachender Zeitpunkt, weil mit diesem Datum wir die wichtigen Anfänge finden, aus denen sich der gegenwärtige Zustand des öffentlichen Verkehrswesens entwickelt hat. Zu dieser Zeit begannen die Stadtbehörden und die öffentlichen Meinungen in gewisser Weise die Wichtigkeit des Beförderungswesens mehr und mehr einzusehen; aber, wie es sich gleich zeigen wird, muss noch $^1/_4$ Jahrhundert verstreichen, ehe die Zusammengehörigkeit der Verkehrsmittel als ein wichtiger ökonomischer, finanzieller und socialer Faktor in der allgemeinen Entwickelung des grossstädtischen Lebens klar hervortreten kann.

Die Periode von 1828 bis 1854 ist nicht nur in Bezug auf das öffentliche Verkehrswesen und auf die ganze Entwickelung der vielen Einrichtungen der Stadt Paris eine der interessantesten und lehrreichsten, sondern auch für ganz Frankreich sowohl in politischer, als administrativer, finanzieller und volkswirtschaftlicher Hinsicht.

Wir haben schon im ersten Kapitel in den vorausgeschickten einleitenden Bemerkungen die absolute Unmöglichkeit einer isolierten Behandlung des Pariser öffentlichen Verkehrswesens zu zeigen versucht. Das ist noch deutlicher zu erkennen in der Entwickelung der Bewegungen, auf welche wir jetzt eingehen, und welche wir als „die freie Konkurrenzperiode" charakterisiert haben. Es ist die Entwicklungsära der verschiedenen öffentlichen Thätigkeiten und Funktionen, die eine solch hohe Entwickelungsstufe im ganzen Pariser Gemeindewesen erreicht haben. Es ist die Periode, in welcher jene vielfachen Bedürfnisse des modernen grossstädtischen Lebens sich herausstellen, welche zu den bedeutendsten Erscheinungen unseres Jahrhunderts gehören, und welche in grossem Maasse direkt herausfliessen aus dem modernen System der grossen Vereinigung von Kapital und Industrie. Die allgemeinen Bedürfnisse, wie gutes Strassenwesen, allgemeines öffentliches Wasser- und Beleuchtungswesen, gute und billige Verkehrsmittel etc. haben ihre zahlreichen Anfänge bekanntlich in dieser Periode. Wer einen einheitlichen Begriff

von der Entwickelung des öffentlichen Verkehrs von Paris in dieser Periode erhalten will, muss sie im Zusammenhange mit der allgemeinen Entwickelung studieren. Die Pariser Strassen-, Wasser- und Beleuchtungsentwickelung steht in vielen Punkten in engster Beziehung zu dem öffentlichen Verkehrswesen[1]). Auf die Entwickelungsgeschichte auf diesen verschiedenen Gebieten des Gemeindewesens können wir hier aber nicht näher eingehen. Ebensowenig können wir eine Beschreibung der verschiedenen politischen Unruhen und industriellen Störungen geben, welche zu dieser Zeit die ungestörte Entwickelung aller Industrie in Frankreich hinderten. Wir dürfen es aber nicht vergessen, dass die schlimmen Erfahrungen der Jahre 1830, 48, 49, 50 ihren Einfluss auf Paris gezeigt haben, und vielleicht war letzterer auf keinem industriellen Gebiete so bedeutend, als gerade auf dem des allgemeinen öffentlichen Verkehrswesens[2]). Es war eine Periode der Unruhe, Ungewissheit und Unplanmässigkeit.

Bevor wir mit der einfachen Entwicklungsgeschichte des Pariser Beförderungswesens fortfahren, müssen wir den administrativen und finanziellen Seiten des öffentlichen Verkehrswesens ihre richtige Stellung zu geben versuchen. Um dieses vollständig thun zu können, wird es notwendig sein, einen Blick auf die administrativen Seiten und besonders auf die Finanzpolitik des allgemeinen französischen Verkehrswesens zu werfen. Der enge Zusammenhang zwischen den allgemeinen und lokalen

[1]) Besonders lehrreich in Hinsicht auf das öffentliche Verkehrswesen sind die Erfahrungen der Stadt Paris in dieser Periode auf dem Gebiete ihres öffentlichen Beleuchtungswesens. Hier sehen wir in administrativer, finanzieller und volkswirtschaftlicher Hinsicht eine fast ähnliche Entwickelung. Die Stadt scheint aber in dieser Periode in ihrer administrativen Kontrolle über die Beleuchtungsgesellschaften einen besseren Erfolg gehabt zu haben, als dies der Fall mit den Beförderungsgesellschaften war. Bis 1839 konkurrierten sechs ähnliche Beleuchtungsgesellschaften. In diesem Jahre aber sah die Stadt die Misserfolge dieser freien Konkurrenz ein und suchte eine Regelung einzurichten durch Einteilung des Stadtgebietes in sechs Bezirke, wo eine Gesellschaft in je einem Bezirke arbeiten musste. Diese Art von Monopol dauerte bis 1855, wo die sechs Gesellschaften sich vereinigten und mit der Stadt einen Monopolkontrakt auf eine Dauerzeit von 50 Jahren schlossen. Siehe Gray, Beleuchtungsgesellschaften S. 73.

[2]) Hadley, Railroad Transportation S. 190—91.

Erfahrungen auf diesem Gebiete macht es unmöglich, diese richtig zu schildern, ohne jene erst zu verstehen, weil so viele wichtige Thatsachen in dem allgemeinen öffentlichen Verkehrswesen Frankreichs in dieser Periode sich in den Pariser Erfahrungen wiederspiegeln[1]).

Das Personenbeförderungswesen in Frankreich vor der Revolution hatte zu Zeiten einen Monopolcharakter, zeitweise gehört es der Privatindustrie an. Aber mit dem ancien régime verschwand das Personentransport-Monopol. Nach Artikel 7 des Gesetzes vom 2.—17. März 1791 über die Industriefreiheit ist das Prinzip der freien Konkurrenz ausgesprochen unter den einfachen Bedingungen, dass der Unternehmer ein Patent darauf bekommen und sich nach den Polizeibestimmungen richten muss[2]). Drei Jahre später, 25. vendemaire An III (16. Oktober 1794) wurde die Freiheit der Transportindustrie proklamiert[3]). Weiter in einem Arrêtkonsulat vom 12. Messidor An VIII (2. Juli 1800), welches die Rechte und die Gewalt des Polizeipräfekten bestimmte, sowie nach den Bestimmungen des wichtigen Finanzgesetzes vom 25. März 1817 und nach dem Gesetz

---

[1]) Auf dem Gebiete des französischen Eisenbahnwesens konkurrierten in dieser Zeit nicht weniger als 33 Gesellschaften. In Paris waren nicht weniger als 15 konkurrierende Transportgesellschaften. Hadley S. 191.

[2]) Art. 7. — A compter du 1er avril prochain, il sera libre à toute personne de faire tel négoce ou d'exercer telle profession ou tel métier qu'elle trouvera bon; mais elle sera tenue de se pourvoir auparavant d'une patente . . . et de se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits.

Siehe Service de Transport en Commun à Paris et dans le département de la Seine von Edgard Hubault I S. 809. Ein grosser Band von 1889 und Supplement von 1892. Dieses Werk, infolge eines Erlasses des Stadtrats von Paris veröffentlicht, enthält alle wichtigen Bestimmungen über das Pariser öffentliche Verkehrswesen von Anfang an bis zu seiner gegenwärtigen Entwickelung.

[3]) Article 1. — La partie de l'article 2 de la section de la loi du 29 août 1790, qui défend à tout particulier ou compagnie, autre que les fermiers généraux des messageries, d'établir des relais, non plus que de se charger de reprendre et conduire des voyageurs. . . . est rapportée ainsi que l'article 3 de la même section en son entier.

Art. 2. — En conséquence tout particulier est autorisé à conduire ou à faire conduire librement les voyageurs .... sans qu'ils puissent être troublés ni inquiétés par quelques motifs et sous quelque prétexte que ce soit. Siehe Hubault I S. 809—810.

vom 22. Juli 1817 über die Police du roulage ist die Freiheit der Industrie konstatiert. Hier waren die Versuche gemacht, die vielfachen früheren Erfahrungen auf den administrativen und finanziellen Seiten des öffentlichen Verkehrswesens gesetzmässig zusammenzufassen und zu ordnen. Am 12.—13. April und am 30. Mai 1851 erschienen Gesetze, welche durch eine Polizeiordonnanz vom 10. Mai 1852 und einen Erlass vom 10. August 1852 vervollständigt wurden, der die schon festgestellten Grundsätze aufrecht erhielt[1]).

Was die Regulierung des öffentlichen Verkehrswesens von Paris in dieser freien Konkurrenz-Periode anbetrifft, so war das hauptsächlich die Aufgabe der Polizeibehörden, obgleich es in seiner früheren Entwickelung über das Recht der administrativen Gerichtsbarkeit keine genauen Bestimmungen zu geben schien. Auf die vielen Veränderungen und Streitigkeiten auf dieser Seite des öffentlichen Verkehrswesens brauchen wir hier im einzelnen nicht einzugehen. Bis zu Ende dieser Periode zeigt sich die grösste Unplanmässigkeit von Gesetzen, Konsularbestimmungen, königlichen Ordonnanzen, ministeriellen Erlassen, Polizeiordonnanzen, Beratschlagungen etc. Um eine Idee von den Thätigkeiten der verschiedenen Autoritäten auf dem administrativen Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens zu bekommen, brauchen wir nur die Thatsache zu konstatieren, dass diese verschiedenen Gesetze, Ordonnanzen, Dekrets, Statuten, parlamentarische Bestimmungen etc. zusammen zwei dicke Foliobände von 1744 Seiten fassten.

Im Jahre 1828 benutzte der Polizeipräfekt zum ersten Male sein Recht auf Grund der oben erwähnten Gesetzgebung in Bezug auf die allgemeine Industrie und auf das öffentliche Verkehrswesen, um innerhalb der Grenzen von Paris ein allgemeines Transportsystem einzurichten. Diese Macht der Polizeibehörden gründete sich nämlich auf das Gesetz vom 16. bis 24. August 1790, welches die Organisation der Gerichtsbarkeit betraf und die Municipalpolizei regelte, sowie auf das oben er-

[1]) Über die vielen Einzelheiten und Veränderungen der früheren Gesetzgebung siehe: Maurice Block, Dictionnaire de l'Administration Française, Artikel: Voitures publiques S. 2207.

wähnte Arrêtkonsular vom 12. Messidor An VIII (2. Juli 1800). Diese früheren Bestimmungen zusammen mit dem Gesetz vom 22. Juli 1817 über die Police du roulage räumt den lokalen Autoritäten und den Privatunternehmern in Bezug auf die Transportindustrie so viel Gewalt ein, dass, als die Polizeibehörden später versuchten, sie zu gebrauchen, der Staatsrat und die niederen Gerichtshöfe geneigt waren, diese Handlungen (acts) als Verletzungen des Gesetzes zu betrachten.

Am 18. September 1828 erliess der Polizeipräfekt eine Ordonnanz in Bezug auf die Regulierung des öffentlichen Verkehrswesens, durch deren Bestimmungen allen Unternehmern oder Gesellschaften, deren Aufgabe in der allgemeinen Beförderung von Personen bestand, sofern sie nicht von den Polizeibehörden direkt konzessioniert waren, verboten wurde, in den öffentlichen Strassen anzuhalten, um Passagiere zu befördern. Diese Ordonnanz, welche den Ursprung des heutigen Omnibuswesens bildet, wurde verschiedene Male in Frage gestellt, weil sie den Polizeiautoritäten solch weiten Spielraum gewährte; aber nach verschiedenen gerichtlichen Entscheidungen (1833, 36, 47) wurde sie sanktioniert. Im Jahre 1838 verlangte der Stadtrat zur Einrichtung des öffentlichen Transportwesens, dass sie ihm die Zahl ihrer Wagen angeben, dass sie sich auf bestimmte Plätze der öffentlichen Strassen beschränken, kurz, dass sie sich im allgemeinen den Bestimmungen der Polizeibehörden unterwerfen sollten. Das erwähnte Gesetz vom 30. Mai 1851 über la Police du roulage ist direkt auf das öffentliche Verkehrswesen von Paris zu beziehen. Endlich, am 1. Juli 1855, dem Tage, an welchem die gegenwärtige Omnibusgesellschaft von Paris organisiert wurde, wurden die frühzeitigen wichtigen Gesetze, Ordonnanzen, Dekrets etc. zusammengestellt, wodurch das Verhältnis der Stadt zu dem öffentlichen Verkehrswesen genau geregelt wurde[1]).

[1]) Betreffend die verschiedenen Erlasse sind die wichtigsten 1. Gesetz vom 14. Dez. 1789; 16.—24. Aug. 1790; 19.—22. Juli 1791; 9. vendemiaire An VI (30. Sept. 1797) und 10.—15. Juni 1853. 2. Konsularbestimmungen vom 12. messidor An VIII (1. Juli 1800) und 3. brumaire An IX (25. Oktober 1800). 3. Articles 459, 460, 461, 474, 475, 476, 478, 482 und 484 du Code pénal. 4. Kaiserliche Erlasse vom 9. Juni 1800, Ordonnances royales vom

Dies sind die wichtigsten Schritte in der administrativen Regulierung des öffentlichen Verkehrswesens von Paris bis zu der Organisation der jetzigen Gesellschaft.

Betrachtet man die administrative Seite dieser Periode im ganzen, so zeigt es sich deutlich, dass die Fürsorge des öffentlichen Verkehrswesens nicht klar hervortritt. Im allgemeinen aber ist die Regulierung den Bestimmungen der Polizeibehörden überlassen.

Wenden wir uns nun zu der finanziellen Behandlung des Pariser öffentlichen Verkehrswesens. Hier kommen wir zu dem weitaus wichtigsten Teile unserer Studie. Wenn wir zu dem rein ökonomischen Teil dieser Finanzpolitik der lokalen Verkehrsmittel kommen, werden wir sehen, dass kein Teil der Pariser Verkehrspolitik soviel Interesse und soviel Kritik hervorgerufen hat, und dass keine Seite der ganzen Entwickelung soviel Einfluss auf die jetzige Lage des ganzen Pariser Transportsystems hat, wie die rein finanziellen Verhältnisse derselben zu Stadt und Staat. Hier stossen wir in mancher Beziehung auf das ganze französische Kommunalbesteuerungssystem, und da dieses in seinen Hauptzügen mit der allgemeinen französischen Finanz- und Besteuerungspolitik so eng zusammenhängt, wird hier das ganze französische Steuersystem, soweit es das Verkehrswesen betrifft, in Betracht gezogen. Hier treten gleich viele wichtige Schwierigkeiten hervor. Erinnert man daran, wie enge die Finanzgeschichte eines Landes sowohl mit den rechtlichen, politischen und rein wirtschaftlichen und technischen Verhältnissen, als auch mit der allgemeinen Verwaltungs- und Verfassungsentwickelung zusammenhängt, und zieht man weiter die Stellung der französischen Hauptstadt in dem ganzen Staatsorganismus und besonders die finanziellen Seiten ihres Verkehrswesens im Verhältnis zu dem übrigen Verkehrssystem in Betracht, dann bekommt man zuerst einen klaren Überblick über die mannigfaltigen Schwierigkeiten, welche hier hervortreten. Die eigentümlichen und lehrreichen Einrichtungen der Besteue-

23. Okt. 1816; 30. Dez. 1818 und 22. Juli 1829 und ministerielle Erlasse vom 30. Juli 1839. 5. Polizeiordonnanzen vom 15. Sept. 1828, 5. Jan. und 12. Aug. 1846. 6. Municipalberatschlagungen vom 7. Juli 1854. Siehe Hubault I S. 588 ff.

rung des Pariser öffentlichen Verkehrswesens verdankt die Hauptstadt der rein historischen Entwicklung derselben, welche nur im Zusammenhange mit der gesamten Transportbesteuerungspolitik Frankreichs richtig beurteilt werden kann. Die vielseitigen Steuerbezahlungen an die Stadt Paris und an den Staat von Seiten der verschiedenen Transportunternehmergesellschaften wie z. B. Gebühren, Beiträge für Benutzung der öffentlichen Strassen, Licenzabgaben, Oktroi, Stempelabgaben, Enregistrementsteuer, Einkommensteuer, Überwachungssteuer, Steuer für Aktien und Obligationen etc. finden ihre Erklärung in der historischen Entwickelung der allgemeinen französischen Verkehrsbesteuerungssysteme. Die Tendenz dieser Steuerpolitik seitens der wirtschaftlichen und technischen Entwickelung der Pariser Verkehrsmittel brauchen wir in dieser rein historischen Entwickelung, welche die Basis für den gegenwärtigen Stand gebildet hat, hier nicht hervorzuheben. „In steuertechnischer Beziehung giebt es kaum ein feineres und verwickelteres, daher interessanteres, freilich aber auch lästigeres Steuergebiet als dasjenige dieser französischen Verkehrsbesteuerung“ [1]), und von den vielen Seiten des hochentwickelten, gesamten französischen Staatssteuersystems ist die wichtigste in dem neu gebrauchten Sinne des Wortes die Verkehrsbesteuerungsgruppe (Enregistrement-, Stempel-, Eisenbahnsteuer etc.). Aus dem weit zurückreichenden, einheitlichen Zusammenhange der Entwickelungsgeschichte der Besteuerung auf dem Gebiete des französischen öffentlichen Verkehrswesens können wir hier aber nur die zur Erklärung des Pariser Verhältnisses wichtigsten Punkte hervorheben.

„Die Transportsteuern in Frankreich sind in der Revolutionsära entstanden und hervorgegangen aus den Verhältnissen des öffentlichen Fuhrwerks aus älterer Zeit [2]).“ Während der Revolutionszeit wurde die Beförderung von Personen, die bis dahin zu Zeiten einen Monopolcharakter hatte, zeitweise der Privatindustrie angehörte, dem régime national übergeben. Der Versuch aber vom Jahre 1789, eine Personen- und Paketpost

[1]) Wagner, Finanzwissenschaft III S. 579.
[2]) Conrad, Handwörterbuch der Staatswissenschaft, Band VI S. 255.

(ferme nationale des messageries) einzurichten, wurde eine finanzielle Last für die Regierung, und die Transportindustrie wurde im Jahre 1797 den Privatunternehmern übergeben und davon eine Steuer erhoben[1]). Das leitende Motiv war, dem Unternehmer eine Steuer aufzuerlegen, der wesentliche Grund davon lag in den fiskalischen Notwendigkeiten der damaligen Regierung. Über diese Anfänge der Personenbesteuerungsformen sagt von Kaufmann: „Nachdem der französische Staat die von ihm bis dahin in Konkurrenz mit Privatunternehmungen betriebene Personen- und Paketpost endgültig aufgegeben hatte, belegte das Gesetz vom 9. Vendém. VI (30. Sept. 1797) die Einnahmen aus dem regelmässigen Personentransportdienst zwischen bestimmten Plätzen mit einer 10%igen proportionalen Steuer und führte gleichzeitig eine feste, nach der Anzahl der in denselben zur Verfügung stehenden Plätze bemessene Steuer auf solche Fuhrwerke ein, die nach vorhergehender Bestellung ebenfalls dem Personenverkehr zu dienen bestimmt waren. — Weitere Gesetze und Dekrete bildeten jene in der französischen Steuergesetzgebung häufig beliebte Kombination von proportionalen und festen Steuern weiter aus, bis mit dem Gesetz vom 25. März 1817, das im übrigen nur die bisherigen, die Transportbesteuerung betreffenden Bestimmungen systematisch zusammenfasste, noch eine besondere Licenzgebühr eingeführt wurde, die von jedem Fahrzeuge zu bezahlen war, welches dem öffentlichen Fuhrdienste angehörte[2])." Dieses Gesetz von 1817, das die bisherige Gesetzgebung zusammenfasste und diese Art von Transportsteuer weiter ausführte, ist als die wesentliche Basis der Transportsteuergesetzgebung anzusehen[3]).

[1]) Stourm, Les finances de l'ancien Régime et de la Révolution II S. 114.

[2]) R. von Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs II S. 127—128.

[3]) Artikel 112—122 dieses Gesetzes hatten folgenden Wortlaut:

Article 112. — Le droit du dixième du prix des places et du prix pour le transport des marchandises, auquel sont assujettis les entrepreneurs des voitures publiques de terre et d'eau à service régulier, continuera d'être perçu conformément aux lois en vigueur, sous la déduction, pour les places vides, d'un quart du prix total des places. Seront considérées comme voitures à service régulier toutes les voitures qui feront le service d'une même route ou d'une ville à une autre, lors même que les jours et heures de départ varieraient.

Nach 1817 sind in der weiteren Entwickelung mancherlei kleine Veränderungen in dieser Art von französischer Steuer-

---

Art. 113. — Tout entrepreneur de voitures publiques suspendues, ou non suspendues partant d'occasion ou à volonté, sera tenu de payer, chaque année, pour tenir lieu du dixième imposé sur les voitures à service régulier, savoir:

Pour une voiture:

A 2 roues, à 2 places . . 40 fr.	A 4 roues, à 4 places . . 80 fr.
- 2 - - 4 - . . 70 -	- 4 - - 6 - . . . 100 -
- 2 - - 6 - . . 90 -	- 4 - - 8 - . . . 130 -
- 2 - - 8 - . . 120 -	- 4 - - 9 et au dessus 150 -
- 2 - - 9 - . . 140 -	

Art. 114. — La remise pour places vides, fixée au quart par l'article 112 cidessus, sera portée à moitié pour les entreprises particulières de voitures à service régulier qui seront chargées du transport des dêpêches en vertu de traités avec l'administration des postes.

Art. 115. — Toute entreprise de voitures publiques de terre ou d'eau à service régulier pourra désormais être formée ou continuée, moyennant que l'entrepreneur fasse une déclaration préalable et annuelle et qu'il se munisse d'une licence dont le prix est fixé à 5 fr. par voiture à 4 roues, et par voiture d'eau, et à 2 fr. par voiture à 2 roues. Les entrepreneurs de voitures partant d'occasion ou à volonté feront la même déclaration, mais sans être tenus au payement de la licence.

Art. 116. — La déclaration énoncera l'espèce et le nombre des voitures, le nombre des places dans chaque voiture, dans l'intérieur et à l'extérieur, et de plus, si l'entreprise est à service régulier, le prix de chaque place, la route que chaque voiture doit parcourir, et les jours et heures des départs.

En cas de variation dans les jours et heures des départs, les entrepreneurs seront admis à rectifier leur déclaration toutes les fois qu'il sera nécessaire.

Si les voitures doivent faire un service d'occasion, les dernières indications cidessus seront remplacées par celles du genre de service auquel elles seront destinées.

Art. 117. — Avant que les voitures ainsi déclarées puissent être mises en circulation, il sera apposé sur chacune d'elles, par les préposes de la régie et après vérification, une estampille dont le coût, fixé à 2 fr., sera remboursé par les entrepreneurs. Il sera également délivré, pour chaque voiture, un laissez-passer conforme à la déclaration, dont les conducteurs devront toujours être porteurs.

Les voitures déclarées ne pourront être changées, ni les estampilles placées sur de nouvelles voitures, sans une déclaration préalable, auquel cas il ne sera point dû de nouvelle licence.

gesetzgebung gemacht worden, aber ohne in bedeutender Weise die ursprüngliche Basis zu verändern. Die zwei wichtigsten davon bis zu Ende unserer jetzt betrachteten Periode sind die Gesetze von 1819 und 1833 über Tarifveränderung. Nach dem Gesetz vom 17. Juli 1819 wurde ein Drittel von den Abgaben für „leere Plätze" abgerechnet. Das Gesetz von 1833 brachte Tarifveränderungen in Bezug auf die Wagen mit unregelmässigem Dienst und führte daneben solche Omnibuswagen ein, die innerhalb der Stadtgrenzen, und solche, die nicht mehr als 15 Kilometer ausserhalb der Städte fuhren. In Bezug auf die Besteuerung des Transportwesens richtete das Gesetz von 1837

Art. 118. — Le montant des droits dûs par les entrepreneurs pour les voitures à service régulier sera etabli, pour le dixième du prix des places, d'après la déclaration, et pour le dixième du prix du transport, sur le vu des registres que doivent tenir les entrepreneurs, et des feuilles remises aux conducteurs. Le payement pourra en être exigé tous les dix jours. A l'égard des voitures partant d'occassion ou à volonté, le droit fixe établi par l'article 113 sera exigible par trimestre et d'avance. Il sera toujours dû pour un trimestre entier au moins, à quelque époque que commence ou cesse le service.

Art. 119. — Il pourra être consenti des abonnements pour les voitures de terre ou d'eau à service régulier. Ces abonnements auront pour unique bas les recettes présumées de l'entreprise pour le prix des places et le transport des marchandises.

Art. 120. — Toute voiture publique qui circulerait sans estampille ou sans laissez-passer, ou avec un laissez-passer qui ne serait pas applicable, sera saisie, ainsi que les chevaux et harnais. En cas de saisie de voitures en route, elles pourront continuer leur voyage, au moyen d'une main-levée qui en sera donnée sous suffisante caution, ou même sous la caution juratoire de l'entrepreneur ou du conducteur.

Dans aucun cas, les employés ne pourront arrêter les voitures sur les grandes routes, ailleurs qu'aux entrées et sorties des villes, ou auxrelais. En cas de soupçon de fraude, ils ne pourront faire leur vérification qu'à la première halte.

Art. 121. Les lois et réglements actuellement en vigueur relatifs aux droits sur les voitures publiques, continueront d'être exécutés en ce qui n'est pas contraire aux dispositions de la pèsente.

Art. 122. — Toute contravention aux dispositions du présent paragraphe, ou à celles des lois et règlements confirmés par l'article précédent, sera punie de la confiscation des objets saisis, et d'une amende de 100 à 1000 fr.: en cas de récidive, l'amende sera toujours de 500 fr. au moins. Siehe Siegmund Sonnenschein, Die Eisenbahntransportsteuer und ihre Stellung im Staatshaushalte S. 23—25.

eine Abgabe für die sogenannten Wagen des zufälligen Dienstes ein[1]). Auf die weit verbreitete Anwendung dieser Art von Besteuerung des Transportwesens, die auf das Eisenbahnsystem übertragen wurde, können wir hier nicht eingehen. Das, was uns hier als wichtigstes interessiert, ist die in dem französischen Steuersystem immer gebliebene Besteuerung des Personenverkehrs und der enge Zusammenhang der allgemeinen und lokalen Interessen auf diesem Gebiet[2]).

Aus dem, was in dieser Periode die Besteuerung des öffentlichen Verkehrswesens von Paris betrifft, die mit ihrem weitverbreiteten System in die folgende Periode hineinreicht, ist wesentlich Folgendes hervorzuheben.

Das Verhältnis der Stadtkasse zu dem öffentlichen Verkehrswesen als einer Steuerquelle hat immer ein steigendes Interesse gehabt. Die Stadtbehörden haben, wie wir später ausführen werden, eine wichtige Finanzquelle auf diesem Gebiete eingerichtet.

Nach Artikel 115 des erwähnten Gesetzes vom 22. Juli 1817 (sur la police du roulage) ist es festgesetzt, dass jeder Unternehmer, der eine öffentliche Personenbeförderung einrichtete oder aufrecht erhielt, vorher eine Erklärung seiner Absichten geben musste, die alljährlich erneuert werden musste, und ausserdem für seine Privilegien eine Licenzabgabe zu bezahlen hatte[3]). Eine königliche Ordonnanz vom 22. Juli 1829 bevollmächtigte „la bonne Ville de Paris à percevoir, à titre de droit de location, conformément à une délibération du conseil général faisant fonctions de conseil municipal, sur les voitures dites Omnibus et autres faisant le transport en commun dans l'intérieur de la ville, qui obtiendront la permission de stationer sur la voie publique dans les endroits qui leur seront désignés, savoir: pour chaque voiture attelée de deux chevaux

[1]) Block, Dictionnaire de l'Administration française S. 2208.

[2]) Siehe Näheres über die vielen Details dieser Steuergesetzentwickelung Wagner, Finanzwissenschaft III S. 572—579; von Kaufmann: Les finances de la France S. 321—329; Stourm: Les finances de l'ancien Régime et de la Révolution II S. 108—117; von Hock: Die Finanzverwaltung Frankreichs S. 410—418.

[3]) Hubault I S. 810.

un droit annuel de 120 fr.; pour chaque voiture attelée de trois chevaux un droit de 150 fr.“ [1]). — Diese Art, die Transportindustrie zu besteuern, ist manchen Abänderungen unterzogen worden, die fortwährend die Steuerlast vergrösserten. Sie wurden formuliert in dem Gesetz vom 18. Juli 1837, betreffend die Municipalorganisation. Darin wurden die Steuern dieser Teile des öffentlichen Verkehrswesens vermehrt. In den verschiedenen Fusionskontrakten in der späteren Entwickelung der Omnibus- und Pferdebahngesellschaften zeigt sich, wie wir später sehen werden, ein mannigfach verbreitetes Steuersystem.

Nach dieser Betrachtung der administrativen und finanzpolitischen Seiten wenden wir uns wieder zu der weiteren Entwickelungsgeschichte der öffentlichen Verkehrsmittel und zwar besonders zu dem Omnibuswesen.

Zunächst war die Stadt Paris zu dieser Zeit gegen viele andere Grossstädte und gegen manche der französischen Städte in der Entwickelung ihres öffentlichen Beförderungswesens zurückgeblieben [2]). Dasselbe gilt von dem allgemeinen französischen Transportsystem, besonders von dem Eisenbahnwesen, im Vergleich zu dem anderer Grossmächte. Es liegt in dem systematischen Charakter der Franzosen, nur nach detailliert ausgeführten, vollendeten Plänen zu handeln [3]). Petitionen wurden den Polizeibehörden in den Jahren 1819, 24 und 26 vorgelegt, um Transportgesellschaften gründen zu dürfen. Die damalige Administration aber, welche die Hindernisse in den öffentlichen Strassen fürchtete, wollte keine Unternehmung konzessionieren. Im Jahre 1828 endlich gab der damalige Polizeipräfekt einem Herrn Baudry, welcher erfolgreich die Omnibusindustrie in Nantes leitete, deren Eigentümer er war, das Recht, „à établir dans l'intérieur de Paris, jusqu'à concurrence de cent voitures publiques à destination fixe, dites omnibus, mais qui ne

[1]) Pontich, Administration de la Ville de Paris S. 390.

[2]) Les avantages immenses que ses établissements offrent au commerce et à l'industrie font espérer qu'ils trouveront dans la capitale les encouragements qu'ils ont déjà trouvés dans plusieurs principales villes de la France où ils sont en pleine activité. A. Martin, Etude historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris. Paris 1894 S. 82.

[3]) Hadley, Railroad Transportation S. 190.

devront circuler que dans les directions et par les rues, quais, places ou ponts désignés.“ Dies war der erste wichtige Versuch, in Paris ein Omnibussystem im heutigen Sinne des Worts einzurichten, und er kann mit Recht als die Grundlage der jetzigen reichen und mächtigen Compagnie Générale des Omnibus de Paris angesehen werden. Die erste Linie wurde zwischen der Bastille und der Porte Saint-Martin eröffnet, welche die produktivste Strecke der gegenwärtigen Gesellschaft ist. Infolge dieser Konzession wurden 18 Linien eröffnet.

Betrachten wir die Bedingungen dieser ersten Versuche des heutigen Pariser Omnibuswesens näher, so sehen wir, dass vieles, was den gegenwärtigen Stand beherrscht, bei diesem ersten Versuch erreicht war. Die Linien wurden zu Anfang streng von den Autoritäten kontrolliert. Der Bau der Wagen, die Haltestellen, Bestimmungen über die Pflichten des Betriebsdienstes, die Regulierung des Tarifs, kurz die genaue methodische Kontrolle, welche den gegenwärtigen Betrieb so charakterisiert, wurde im Jahre 1828 schon sehr ausgeübt. Auch waren die Erfahrungen mit diesem Versuch von 1828 ganz anders als die, welche wir von den Unternehmern des Jahres 1662 geschildert haben. Dieses Mal hatten die Autoritäten gesehen, dass eine solche Industrie eine absolut demokratische sein müsse, um ihren Zweck zu erreichen. Dies Mal konnte das gewöhnliche Volk die öffentlichen Verkehrsmittel mit demselben Rechte wie die oberen Klassen benutzen.

Wie schon erwähnt, wurde an demselben Datum, wo diese erste Omnibuskonzession gegeben wurde, eine Polizeiordonnanz erlassen, welche alle Personenbeförderungsgesellschaften verbot, insofern sie nicht eine besondere Erlaubnis von den Polizeibehörden hatten. Diese Konzession von 1828 aber lautete auf unbegrenzte Zeit; sie ist eher ein interessanter und glücklicher Versuch, als ein wichtiges, in Aussicht genommenes Mittel zur Befriedigung des Bedürfnisses des grossstädtischen Personenbeförderungswesens. Die Polizeibefugnisse, solche Ordonnanzen zu proklamieren, wurden mehrmals in Frage gestellt; aber nach gerichtlicher Entscheidung wurden sie dahin sanktioniert, dass der Regierung die Befugnis des öffentlichen Transportwesens innerhalb der Stadtgrenzen gehört.

Die Transportindustrie entwickelte sich nun sehr schnell, und der Erfolg der ersten Unternehmung ermutigte andere, bei den Autoritäten um dasselbe Vorrecht nachzusuchen. Die Thätigkeit, Verschiedenheit und Ausdehnung des gewerbfleissigen, gesellschaftlichen, handeltreibenden Lebens stand in gar keinem Verhältnis zu den Verkehrsmitteln. Die öffentliche Meinung fing an, sich bemerkbar zu machen; neue Petitionen wurden zur Vermehrung der Verkehrsmittel, besonders in den ärmeren und äusseren Teilen der Stadt, eingereicht.

Die Lokalautoritäten, begeistert von dem Erfolg des Prinzips der freien Konkurrenz, welche damals in London und anderen Grossstädten auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens herrschte, „ne pouvait manquer de favoriser la concurrence, toujours prête à offrir au public et à l'industrie de si grands avantages". Die Lokalbehörden übergaben nun das Transportwesen ganz und gar der freien Konkurrenz. Sofort reichten verschiedene Gesellschaften Petitionen ein und baten um die Erlaubnis, Versuche mit Transportunternehmergesellschaften machen zu dürfen. Die Zahl vermehrte sich rasch bis zum Jahre 1854, wo es nicht weniger als fünfzehn solcher konkurrierenden Beförderungsgesellschaften gab. Manche unter ihnen scheinen einen guten Erfolg gehabt zu haben. Alle waren gleichmässig konzessioniert und keine von ihnen auf eine bestimmte Reihe von Jahren beschränkt[1]).

Unzweifelhaft glaubte die damalige Regierung, durch die freie Konkurrenz den besten Transportdienst zu bekommen. Im Jahre 1836 hatte die Stadt 378 Omnibuswagen in Betrieb.

Bald darauf sahen die Franzosen ein, dass eine unbeschränkte Konkurrenz auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens viele Schwierigkeiten und Missstände hervorbringen müsse. Es stellte sich heraus, dass die Stadt nicht fähig war, die verschiedenen Stadtbezirke zwischen so viele Gesellschaften richtig zu verteilen. Die Linien in den reichen Teilen der

[1]) Das begeisterte Interesse für die Transportindustrie damals zeigt sich in den Namen der verschiedenen Gesellschaften z. B. Favorites, Citadines, Dames-Blanches, Orléanaises, Omnibus, Tricycles, Diligentes, Béarnaises, Ecossaises, Batignollaises, Parisiennes, Josephines, Dames-Françaises etc. Siehe Moniteur universel. 8. Jan. 1836.

Stadt waren nach keinem gemeinschaftlichen Plan aufgestellt, und sie wuchsen schneller, als für das wirkliche Bedürfnis des damaligen Personenverkehrs nötig war, während in den ärmeren Teilen der Stadt kein zufriedenstellender Dienst zu erwarten war. Die natürliche Folge solcher Verhältnisse war, dass die kleineren und schwächeren Gesellschaften nicht bestehen konnten. Sie mussten sich mit den grossen und stärkeren Gesellschaften konsolidieren oder einfach zu Grunde gehen.

Wie es immer in den reellen Verhältnissen bei solchen natürlichen Monopolen vorgekommen ist, so sahen auch in dieser Zeit in Paris diese Gesellschaften ein, dass es in ihrem eigenen Interesse lag, sich mehr und mehr zu vereinigen, was auch von Zeit zu Zeit geschah. Derartige Konkurrenz in Ländern wie England und besonders in den Vereinigten Staaten sind wohl bekannt. Was man über die früheren Experimente der französischen Centralgewalt mit der Personen- und Paketpost (Messageries nationales) äusserte, kann wohl zur Charakterisierung des damaligen Pariser Zustandes dienen. Die verschiedenen Gesellschaften hatten „ihre besonderen Aktionäre, ihre besonderen Beamten und Dienstleute, ihre besondere Firma: von eigentlicher Konkurrenz aber war zwischen ihnen keine Rede. Ihre Kutschen fuhren zu gleicher Stunde ab, wechselten die Pferde an denselben Stationen, kamen zu derselben Stunde an, forderten dasselbe Fahrgeld, der einzige Unterschied bestand in der Farbe der Wagen. Statt zu konkurrieren, hatten die Gesellschaften sich geeinigt und führten gewissermaassen ein gemeinschaftliches Geschäft[1]).“

Am Ende dieser betrachteten Periode sahen die Franzosen ein, dass gute, billige, öffentliche Verkehrsmittel für das moderne grossstädtische Leben ebenso wichtig und notwendig sind, wie Gas, Wasser und gute Strassen, dass dieselben aber nicht bei der freien Konkurrenz zu erreichen waren. Die Stadtregierung war überzeugt, dass die Stellung, die eigentliche Natur und die allgemeinen Funktionen des öffentlichen Verkehrswesens nur dann richtig zu verstehen sind, wenn letzteres von dem Gemeinwirtschaftsorganismus aus betrachtet würde.

[1]) Siehe von Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs I S. 214.

Zunächst war es der öffentliche Charakter der Verkehrsmittel, welcher zu dieser Zeit es so deutlich betonte, dass die Stadt Paris verpflichtet war, ihre öffentlichen Verkehrsmittel in ihren Aufgaben zu der Gemeinwirtschaft zu verwalten und ihren Betrieb zu centralisieren und zu kontrollieren. Die Stadt begann für die Wahrung dieses öffentlichen Charakters der Verkehrsmittel sich verantwortlich zu fühlen. Die Sicherheit des Verkehrs, eine sorgsame und genaue Überwachung desselben, bessere und schnellere Befriedigung der Beförderungsangelegenheiten, Planmässigkeit beim Betriebe waren die Hauptmomente, durch welche die Stadtbehörden gezwungen waren, ihre Ansicht über das öffentliche Verkehrswesen zu ändern. Als die Benutzung der Verkehrsmittel sich verallgemeinert hatte und intensiver geworden war, trat der öffentliche Charakter desselben in steigendem Maasse hervor.

In dieser Zeit begann nicht nur die Stadt, sondern auch der Staat die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrswesens einzusehen. Beide fingen an, das Wesen der Industrie, die sie zu regulieren hatten, klar zu verstehen. Zum ersten Male haben die Autoritäten verstanden, dass das öffentliche Verkehrswesen seiner eigensten Monopolnatur nach ausserhalb einer zufriedenstellenden Kontrolle der unbeschränkten Konkurrenz lag, und da sie diese Thatsache anerkannten, beschlossen sie, nach solchen Grundsätzen zu handeln, welche das öffentliche Interesse vor den Einflüssen des freien Verfahrens eines natürlichen Monopols schützen würden. Die Lage der 15 Gesellschaften war wegen ihrer grossen Zahl unhaltbar geworden. Für Stadt und Staat war es unmöglich, über so viele Gesellschaften eine gehörige Kontrolle auszuüben. Die ganze öffentliche Meinung sowohl, als die verschiedenen Autoritäten fühlten, dass die Zeit gekommen war, wo man dem ganzen Industriesystem eine andere Grundlage geben musste, und diese Aufgabe wurde einem zu diesem Zweck ernannten Munizipalrat gestellt.

Nachdem die Kommission die Transportfrage gründlich studiert hatte, war sie im Jahre 1854 zu dem Schluss gekommen, dass innerhalb der Grenzen von Paris die Beförderung von Personen am besten von einer Gesellschaft betrieben werden könnte. Die ersten Vorschläge zur Konsolidierung der

vielen konkurrierenden Gesellschaften wurden von dem Polizeipräfekten gemacht. Bald stellte es sich heraus, dass die höheren Gewalten dieses jetzt so wichtige Gebiet des Pariser Gemeindelebens in ihre Hände zu nehmen wünschten. Da der Polizeipräfekt und die Munizipalkommission bereit waren, innerhalb genauer Bedingungen einer einzigen Gesellschaft das Recht zu geben, das ganze Pariser Omnibuswesen betreiben zu dürfen, wurde dieser Vorschlag dem Seinepräfekten vorgelegt, um seine Meinung darüber zu erfahren. Nun entspann sich ein lebhafter Konflikt zwischen den beiden Präfekten in Bezug auf die Frage, wem die administrative Autorität auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs zukomme. Endlich musste, damit die Fusion der Gesellschaften gelingen konnte, der Minister des Innern und der Staatsrat ihre Autorität dabei geltend machen[1]). Alle verschiedenen Autoritäten waren überzeugt, dass eine Vereinigung der Gesellschaften das einzige Mittel zur Lösung der Transportprobleme war. Es handelte sich nur noch darum, wem die Regierung diesen Zweig des Gemeindewesens übertragen würde.

Die Meinungen der verschiedenen Autoritäten über die damalige Transportfrage ist in dem Memoire des Polizeipräfekten an die Municipalkommission in folgenden Worten ausgesprochen: „Il y a dans une grande capitale telle que Paris un immense besoin de transports à bas prix; il existe entre tous les quartiers une étroite solidarité de relations de toute nature: le régime de la concurrence, qui rencontre de grandes difficultés dans l'état de la voirie, ne donnerait pas satisfaction à cet intérêt, puisqu'il desservirait certains quartiers et pas d'autres.

Le mieux est donc de constituer une seule compagnie qui, avec de moindres frais généraux, produira le transport au plus bas prix, qui, par unité de direction, établira la solidarité dans un service appelé à rayonner en tous sens, qui sera en mesure d'exécuter, dans une certaine proportion, les transports onéreux que réclamera l'intérêt public“[2]).

Endlich im Jahre 1854 wurden die Vorschläge des Polizei-

[1]) Siehe Hubault I S. 4.

[2]) Block et Pontich: Administration de la Ville de Paris S. 394.

präfekten und der Kommission acceptiert, und die vielen konkurrierenden Gesellschaften wurden unter dem Namen „Compagnie Générale des Omnibus de Paris“ vereinigt. Den Gesellschaften wurden zu ihrer Vereinigung nur drei Monate bewilligt. Diese Vereinigung geschah auf kaiserliche Erlaubnis mit Zustimmung des Staatsrats. Am 22. Februar 1855 wurde durch ein Decret Impérial von Napoleon die Gesellschaft autorisiert und ein Kontrakt mit der Stadt auf eine Zeitdauer von 30 Jahren abgeschlossen[1]). Wegen der Erweiterung der Stadtgrenzen von 1859 aber wurde am 18. Juni 1860 ein neuer Kontrakt notwendig, welcher den Vertrag von 1854 wesentlich veränderte. Da dieser Kontrakt von 1860 den gegenwärtigen Zustand beherrscht, wollen wir auf jenen nicht näher eingehen. Da letzterer aber ein musterhaftes Beispiel für die Art und Weise der Behandlung derartiger Fragen in Frankreich und besonders in Paris giebt, und da er von ausserordentlicher Wichtigkeit für die weitere Entwickelung des öffentlichen Verkehrswesens von Paris ist, verdient er eine genaue und eingehende Betrachtung. Bevor wir uns aber auf eine Beschreibung dieses Kontraktes einlassen, wollen wir versuchen, einen Rückblick auf die eben betrachtete freie Konkurrenzperiode zu werfen.

Betrachtet man diese Periode im grossen und ganzen, so tritt es deutlich hervor, dass die vielen Versuche der Privatunternehmergesellschaften zur Gründung eines Transportsystems für die französische Hauptstadt nicht erfolglos waren. Zu Anfang dieser Unternehmungsperiode waren die Ansichten der verschiedenen Autoritäten über die Regulierung des Verkehrswesens nicht klar dargestellt, aber am Ende dieser Periode hatten, wie wir sahen, die Gesetzgeber diesen Teil des Gemeindewesens verstanden, und die allgemeinen und wichtigen Grundzüge der Pariser Transportpolitik, welche die weitere Entwickelungsgeschichte desselben beherrschen sollten, im allgemeinen schon formuliert.

Wir haben zu zeigen versucht, dass auf diesem Gebiete ähnliche Erscheinungen wie auf dem weiteren Verkehrsgebiete Frankreichs zu konstatieren waren. In der ganzen Geschichte

[1]) Hubault I S. 37.

des modernen französischen Verkehrssystems leuchtet es deutlich hervor, wie Stadt und Staat die Privatunternehmungen benutzt hatten, um mit Hilfe derselben Verkehrsmittel zu verschaffen. Paris stand zur damaligen Zeit in seinen Experimenten mit der laisser-faire Philosophie nicht allein. Die Idee, die besten Resultate aus der unbeschränkten Konkurrenz erzielen zu können, war damals eine Weltanschauung. Man hatte es in England, Amerika und Europa im allgemeinen gesehen, dass es zum Erlangen des notwendigen Kapitals, welches damals im Verhältnis zu den vielen wachsenden Bedürfnissen der Gemeinde so klein war, notwendig wäre, allen solchen Gesellschaften die freie Konkurrenz zu lassen, um dadurch das notwendige Kapital zu den erwünschten Zwecken aufzubringen. Der Hauptgrund für das ganze System liegt in der grossen Zahl der Personen, die in der neueren Zeit in den Grossstädten zusammengekommen sind, und damit hängt wieder die ausserordentliche Entwickelung der modernen Technik in allen industriellen Unternehmungen eng zusammen. Es zeigten sich plötzlich grosse wirtschaftliche Aufgaben, welche den Privatunternehmern in Form des Aktiengesellschaftswesens übergeben wurden[1]. Das moderne grossstädtische Leben mit seinen ungeheuren, schnell wechselnden gesellschaftlichen und industriellen Bedürfnissen, welche die laisser-faire Philosophie nicht voraussehen konnte, steht im Gegensatz zu der freien Konkurrenzidee. In keinem Teile des gesellschaftlichen Organismus hat die Verfolgung der laissez-faire Philosophie so nachteilige Folgen gehabt, wie in seiner Anwendung auf die Lage der modernen Grossstädte. Während sie eine grosse industrielle Produktion beabsichtigte, waren ihre Grundsätze doch durchaus nicht anwendbar auf die höheren sozialen und ethischen Bedürfnisse des modernen grossstädtischen Lebens. Schlechtorganisierte, chaotische Verhältnisse haben sich aus ihrem unbeschränkten Einfluss über die ganze Welt ergossen, als sie auf die gemeinschaftlichen Bedürfnisse angewendet wurden. Neue Methoden der Administration und Kontrolle, allgemeine Bestimmungen und centralisierte Dienste sind in den grossstädtischen Industrieen,

[1]) van der Borght, Das Verkehrswesen S. 83.

welche sich auf das allgemeine Wohl beziehen, notwendig geworden. Hier braucht man nur an die historische Entwickelung und an den gegenwärtigen Stand des Gas-, Wasser-, Wege-, Markthallenwesens etc. zu erinnern. Im allgemeinen aber sehen wir trotz der früheren Behauptungen, dass, obgleich die freie Konkurrenz oder die reine Privatwirtschaft nicht im stande gewesen ist, die gemeinschaftlichen Bedürfnisse des grossstädtischen Lebens in ihren technischen, ihren ökonomischen und finanziellen, ihren administrativen, politischen und socialen complicierten Verhältnissen zu befriedigen, nicht nur in der Entwickelungsgeschichte des Pariser öffentlichen Verkehrswesens, sondern in allen civilisierten Ländern der Welt eine ähnliche Anschauung herrschte. Hier verweisen wir nur auf die Erfahrungen von England und von den Vereinigten Staaten. In diesen eigentlichen Heimatländern der laissez-faire Philosophie sind mehr und mehr auf dem Gebiete des grossstädtischen Verkehrswesens die Behauptungen der früheren Privatwirtschaftslehre zurückgetreten. In einem Lande, wo die Wirtschaft nicht so intensiv ist, wie z. B. in Amerika, giebt es allerdings nicht so strenge Kontrolle wie auf den besprochenen Gebieten in Europa. Aber selbst in Amerika findet sich in fast allen Grossstädten, wo noch vor zwei Jahrzehnten die freie Konkurrenz herrschte, eine steigende administrative Kontrolle auf allen Seiten der Bedürfnisse des grossstädtischen Verkehrswesens[1]). Besonders ist in England auf diesem Gebiete eine steigende Verstadtlichung zu sehen[2]). Aber überall sehen wir, dass in Frankreich im Laufe der Zeit die ganze Verwaltungskontrolle mehr und mehr in die Hände der Centralgewalt gelangte. Auch haben wir es zu betonen versucht, dass sich auf der finanziellen Seite des Pariser Verkehrswesens hauptsächlich durch die Formen und Art seiner Besteuerung, welche in der weiteren Entwickelung klarer hervortreten wird, eine mit dem ganzen französischen Verkehrssystem und besonders mit dem Eisenbahnwesen sehr ähnliche und zusammenhängende Entwickelung zeigt.

---

[1]) G. R. Holmes, The State Control of Corporations in Polical Science. Quarterly. Sept. 1890.

[2]) Shaw, Municipal Government in Great Britain S. 205—208.

Zu Anfang dieser Periode hatten die Stadtbehörden keine genaue Einsicht von der politischen, finanziellen, wirtschaftlichen Bedeutung dieser öffentlichen Industrie; auch hatten sie in keiner Weise ihre Verpflichtungen gegen das öffentliche Interesse verstanden, obwohl die Franzosen mit charakteristischer Regelmässigkeit in ihrem methodischen, administrativen, technischen und praktischen Sinne die Missstände der ersten Experimente bald fühlten und die ganze Transportindustrie für ihre Hauptstadt in ein musterhaftes System brachten.

Wenden wir uns nunmehr zur Betrachtung der wichtigen Verträge von 1854 und 1860, welche für die weitere Entwickelung des Pariser Beförderungswesens bis zur Gegenwart hauptsächlich massgebend geblieben sind.

C. Der Kontrakt von 1860.

In der historischen Entwickelung des modernen Grossstädtewesens mit seinem weitverbreiteten und complicierten Zusammenhange zwischen den historischen, ökonomischen, politischen und finanziellen Verhältnissen sind die wachsenden Bedürfnisse und die Ausbreitung der verschiedenen Stadtgebiete bemerkenswert. Die Einteilung der verschiedenen öffentlichen Dienste und Funktionen der Stadtbehörden ist besonders interessant und lehrreich in dem Pariser Gemeindewesen, wo eine solche hochentwickelte Einteilung zwischen den verschiedenen Lokalautoritäten stattgefunden hatte und zwar besonders darum, weil Paris in solch eigentümlichen Beziehungen zu dem Staatsoberhaupte steht.

In der weiteren Entwickelungsgeschichte des Pariser öffentlichen Verkehrswesens, und zwar in besonderer Berücksichtigung der administrativen Seiten desselben finden wir ein lehrreiches Beispiel des hochentwickelten Stadiums, welches in dem Verwaltungssystem des Pariser Gemeindewesens erreicht ist. In der schon geschilderten Periode von 1828 bis 1854 haben wir die Entwickelung und Stellung der administrativen Organisation des öffentlichen Verkehrswesens zu zeigen versucht. Wir haben gesehen, dass, obgleich zu Anfang die Pflichten der verschiedenen Autoritäten dem öffentlichen Transportwesen gegenüber nicht

so klar hervortreten, doch dieselben im allgemeinen dem Polizeipräfekten überlassen waren, dass ferner am Ende der Periode, da das Beförderungswesen eine wichtige finanzielle Bedeutung für Stadt und Staat erreicht hatte, die Tendenz der höheren Autoritäten, und zwar besonders durch den Seinepräfekten, darin bestand, diesen Teil des Stadtwesens in ihre Hände zu nehmen. Wie schon erwähnt, sind die wichtigen Kontrakte von 1854 und 60 von dem Seine- und Polizeipräfekten entworfen und durch ein kaiserliches Dekret sanktioniert worden. Vor dem Jahre 1859 liegt die Fürsorge des öffentlichen Verkehrswesens hauptsächlich in den Händen des Polizeipräfekten. Aber nach Artikel 10 des Dekrets von 1859 zeigt sich eine Erweiterung der Macht des Seinepräfekten auf dem Gebiete der Regulierung des öffentlichen Verkehrswesens. Ihm liegen von dieser Zeit an die wichtigsten Teile der Kontrolle ob, wie z. B. Kontrakt- und Tarifausführungen und Veränderungen, Verleihungen von Konzessionen in den öffentlichen Strassen und alle wichtigen Besteuerungsfragen; und da der Seinepräfekt von der Centralgewalt ernannt und derselben verantwortlich ist, centralisiert sich das Pariser öffentliche Verkehrswesen in den Händen der Staatsregierung. Sache des Polizeipräfekten ist nur die Überwachung und einige detaillierte Seiten der Regierung. Von besonderer Wichtigkeit ist der Rechtszustand des öffentlichen Verkehrswesens von Paris, weil das hochcentralisierte Verwaltungssystem, welches für Paris ausgebildet ist, eine bedeutende Rolle in der Entwickelungsgeschichte auf dem Gebiete des Verkehrswesens gespielt hat.

Es ist nicht notwendig, hier alle einzelnen Bestimmungen in diesen Kontrakten hervorzuheben. Unsere weitere Betrachtung beruht hauptsächlich auf den Bestimmungen des Kontrakts von 1860. Um zu zeigen, dass er in genauer, sorgsamer Weise bis in alle Einzelheiten ausgeführt wurde, und dass er ein gutes Beispiel für die Behandlung solcher Probleme gegenüber den Aktiengesellschaften in Frankreich und zwar besonders in Paris ist, brauchen wir nur auf die Thatsache zu verweisen, dass der 1860er Kontrakt zusammen mit der Beschreibung der Linien, des cahier des charges etc. 60 Seiten umfasste[1]).

[1]) Siehe Hubault I S. 92—150.

Zunächst wurden die beiden Kontrakte von 1854 und 1860 in einer sehr eingehenden, wissenschaftlichen Weise zur Vollkommenheit ausgearbeitet. Diese Untersuchung über das öffentliche Verkehrswesen zeigte sich reell und bedeutend, weil sie in einer zufriedenstellenden Weise bis zur Gegenwart die Pariser Transportindustrie kontrolliert hat. Sie beruht nicht nur auf allen Erfahrungen, welche die Stadt Paris mit ihren vielen Transportgesellschaften gemacht hatte, sondern auch auf ähnlichen auf den Gebieten des Beleuchtungs- und Wasserwesens, sowie auf dem Gebiete des allgemeinen französischen Verkehrswesens zu derselben Zeit. Wenn man diesen Kontrakt mit den Verhältnissen anderer Grossstädte in damaliger Zeit auf diesem Gebiete und besonders mit denen in Amerika und England vergleicht, so sieht man, wie weit die Franzosen in der Kontrolle solcher Gesellschaften vor andern Kulturländern voraus waren.

Zunächst zeigt die Zeitdauer dieser beiden Kontrakte einen sehr interessanten und lehrreichen Charakterzug des französischen Volkes; in der Behandlung aller grossen Aktiengesellschaften in Frankreich spielt die Zeitdauer derselben eine wichtige Rolle. Der Kontrakt von 1854 wurde auf eine Zeitdauer von 30 Jahren abgeschlossen und der auf die Einverleibung der Vororte bezügliche von 1859 wurde in dem Kontrakt von 1860 auf noch 26 Jahre verlängert bis zum 31. Mai 1910, d. h. er umfasste einen Zeitraum von 50 Jahren. In allen ihren grossstädtischen Industrieen wie z. B. Gas-, Wasser- und Verkehrswesen zeigen die Franzosen, dass sie die Natur solcher Industrieen verstehen und wissen, dass ein zufriedenstellender Dienst von Kontrakten von 10 oder 20 Jahren nicht zu erwarten ist[1]). Das ausserordentliche Anlagekapital, welches

[1]) Que l'organisation d'un service public de cette nature exige l'avance de capitaux considérables et qu'il est de toute nécessité que le traité qui intervient à cet effet avec une compagnie soit de longue durée de manière à répartir la charge de l'amortissement du capital engagé sur un nombre d'années suffisant pour permettre de modérer autant que possible le prix de transport à exiger du public. Hubault I S. 87—88.

Hier ist auch interessant, zu bemerken, dass in Boston (Amerika) in letztem Jahre ein Kontrakt, der von der Municipalkommission, die Stadtbahn betreffend, auf 50 Jahre abgeschlossen werden sollte, von der Staatsregierung auf 20 Jahre beschränkt wurde.

solche Unternehmungen fordern, muss auf lange Zeit lauten, um den Gesellschaften die Gelegenheit zu geben, dieses angelegte Kapital zurückzubekommen. Vergleicht man diese Seiten solcher Kontrakte in Frankreich mit den Erfahrungen auf ähnlichen Gebieten in England in damaliger Zeit, in den Vereinigten Staaten und in manchen Grossstädten in Europa, so sieht man gleich, dass Frankreich, von diesem Standpunkte aus betrachtet, zu dieser Zeit hoch über andern Kulturländern steht. Man darf aber nicht vergessen, dass lange dauernde Kontrakte ihre Kehrseite haben, weil sie manchmal schwer die Fortschritte der modernen Technik benutzen können, Fortschritte, welche alle Jahre wesentliche Veränderungen hervorbringen. Die grossen Kapitalien, welche die Privatunternehmergesellschaften auf dem einen oder andern grossstädtischen Industriegebiete angelegt haben, können sie unmöglich plötzlich in andern Formen verwenden[1]). Die Franzosen aber haben diese Art von Kontrakten, welche auf lange Zeit abgeschlossen wurden, denen auf unbeschränkte Zeit, wie sie in England und Amerika so oft vorkommen, vorgezogen.

Die weitaus wichtigste Seite dieses Kontraktes ist die der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft zu Stadt und Staat. Kennt man die französische Art von Besteuerung des Eisenbahnwesens, und erinnert man weiter an die Finanzpolitik der Stadt Paris gegenüber den Beleuchtungsgesellschaften, so ist die Finanzpolitik der Stadt auf dem Gebiete ihres öffentlichen Verkehrswesens nichts Fremdes[2]). Da die Stadt es gesehen hat, dass diese Industrie einen Monopolcharakter hatte, und dass in einer

[1]) Ein gutes Beispiel der Schwierigkeiten, welche von den technischen Seiten solcher Kontrakte hervorgerufen wurden, finden wir in der jetzigen Lage des Pariser und Berliner Pferdebahnwesens. Die beiden Städte wissen, dass die elektrischen Betriebsmittel das Beste für das Pferdebahnwesen sind. Aber da die jetzigen Kontrakte im Jahre 1910 ablaufen, können die Stadtbehörden die Gesellschaften wegen des grossen nötigen Anlagekapitals nicht dazu zwingen, elektrische Betriebsmittel einzurichten.

[2]) Il était naturel d'appliquer au traité passé avec la compagnie des omnibus le principe conservateur admis par l'Etat vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, et, par la ville de Paris elle-même vis-à-vis de la compagnie du gaz, c'est-à-dire le partage des bénéfices annuels entre la compagnie et la Ville au-dessus d'un certain chiffre. Hubault I S. 89.

solchen Industrie eine freie Konkurrenz unmöglich wäre, so konstatierte die Stadt ihr Recht, für die Benutzung der öffentlichen Strassen, wovon die Gesellschaft ihren Gewinn beziehen muss, verschiedene Steuern von der Gesellschaft zu erheben. Schon in dem Kontrakt von 1854 ist die Gesellschaft verpflichtet, eine jährliche Abgabe von 640000 Francs an die Stadt zu bezahlen, so lange die Zahl der Omnibusse 350 nicht übersteigt. Vermehrt sich die Zahl, so muss die Gesellschaft für jeden weiteren Omnibus jährlich an die Stadt 1000 Francs entrichten. Nach dem Kontrakt von 1860 ist die jährliche Abgabe an die Stadtkasse auf 1000000 Francs erhöht, so lange die Zahl der Omnibusse 500 nicht übersteigt. Für jeden einzelnen Omnibus über 500 war die Gesellschaft verpflichtet, vom 1. Januar 1861 bis 31. Dezember 1870 eine jährliche Summe von 1000 Francs, vom 1. Januar 1871 bis 31. Dezember 1885 eine jährliche Summe von 1500 Francs und vom 1. Januar 1886 bis zum Ablauf des Kontraktes am 31. Mai 1910 eine Abgabe von 2000 Francs zu entrichten. Die jährliche Abgabe von 1000000 Francs war in Summen von 250000 Francs vierteljährlich zu bezahlen, aber wegen der Extraausgaben, welche die Stadt der Gesellschaft auferlegt hatte durch die Erweiterung des Weichbildes der Stadt, konnte die Gesellschaft vom 1. Januar 1861 bis 1. Januar 1866, d. h. während der ersten 5 Jahre des Vertrages an die Stadtkasse 225000 Francs vierteljährlich bezahlen unter der Bedingung, dass während der 5 folgenden Jahre 275000 Francs jedes Vierteljahr an die Stadtkasse entrichtet werden musste. Im Jahre 1895 hatte die Omnibusgesellschaft inclusive ihrer Tramway-Linien 1034 Omnibusse im Betrieb. Es zeigt sich bald die namhafte Summe, welche die Stadt auf diesem Gebiet einnimmt. Diese hohe Steuerlast zeigt keine andere Grossstadt der Welt[1]).

Weiter ist nach dem Staatsbesteuerungsprinzip des Eisenbahnwesens und der Stadtfinanzpolitik in Bezug auf das Beleuchtungswesen die Omnibusgesellschaft nach Artikel 3 ver-

[1]) Nach dem „Hackney Carriage Act“ von 1888 haben die Omnibusgesellschaften in London jährlich für jeden Omnibus nur 15 Mark an Steuern zu entrichten. Siehe Kemmann, Der Verkehr Londons S. 44. — In Amerika kann man von der Besteuerung der städtischen Transportmittel kaum reden.

pflichtet, im Falle die Dividende der kapitalisierten Aktien 8 % übersteigt, die Hälfte des Mehrertrags an die Stadtkasse zu geben[1]). Weiter ist die Gesellschaft nach Artikel 4 genötigt, wenn Schnee gefallen ist, 50 Wagen mit Kutschern und Pferden der städtischen Strassenreinigungsverwaltung zur Verfügung zu stellen.

Kein Artikel über die finanziellen Betrachtungen des Kontraktes ist so interessant und lehrreich wie der (5), welcher die Gesellschaft verpflichtet, „à maintenir et à entretenir dans l'enceinte de Paris les chevaux, les ateliers, les écuries et les établissements de toute nature qu'exige aujourd'hui et que pourra exiger le service qui lui est concédé." Wenn die Gesellschaft ihre Ställe und Ateliers ausserhalb der Stadtgrenze angelegt hätte, würde die Stadt die Oktroi von Fourage und Baumaterialien verloren haben. Diese grosse Einnahmequelle aber wollte die Stadt sich nicht verschliessen. Hier treffen wir eine der interessantesten Seiten unseres Studiums und eine der wichtigsten Arten von Besteuerung des ganzen französischen Kommunalsteuersystems. Das französische Oktroisystem hat für die französischen Städte eine immense finanzielle Bedeutung und ist ein ausserordentlich wichtiger Teil des Pariser Steuersystems.

Von den zur Besteuerung bestimmten Kategorieen des Oktroisystems sind die beiden von Futter und Baumaterialien die für unsere Zwecke wichtigsten. Aus dieser Quelle auf dem Gebiete ihres öffentlichen Verkehrswesens bekommt die Stadt alle Jahre namhafte Summen. Im Jahre 1895 z. B. hatte die Omnibusgesellschaft allein 19243 Pferde innerhalb der Stadtgrenzen. Von dem Oktroi der Fourage hatte die Stadt in demselben Jahre 822 306,97 Francs bekommen. Von dieser Art von Steuern hatte die Gesellschaft an die Stadt Paris seit ihrer Gründung 19 372 075,01 Francs bezahlt. Noch ein wichtiges Gebiet des Oktroi ist das über die Baumaterialien, welche in

---

[1]) Si la dividende à répartir entre les actions, après les prélèvements et selon les dispositions statuaires, excède 8% de la valeur des actions capitalisées à 875 francs, soit 70 francs, cet excédent sera partagé par moitié entre la Ville et la Société et ce à titre de supplement de redevance. Hubault S. 95.

Seit der Gründung der Gesellschaft hat die Dividende nur zwei Mal 8% überstiegen. Siehe Rapport de la Compagnie 1895.

den Ateliers der Gesellschaft gebraucht wurden. Wie schon erwähnt, ist die Gesellschaft nach Artikel 5 des Kontraktes von 1860 verpflichtet, ihre Ateliers innerhalb der Stadt zu haben. Im Jahre 1895 hatte die Gesellschaft innerhalb Paris 50 Ateliers, und für die darin gebrauchten Materialien hatte die Omnibusgesellschaft seit 1855 an die Stadtkasse 3 512 531,49 Francs gezahlt. Auch für den städtischen Überwachungsdienst, für die Unterhaltung der Strassen etc. muss die Gesellschaft alle Jahre wichtige Ausgaben bezahlen.

Zieht man alle diese verschiedenen Besteuerungsabgaben zusammen in Betracht, so ist es klar, dass die Stadt Paris eine wichtige Steuerquelle aus ihren Verkehrsmitteln eingerichtet hat. Im Jahre 1855, dem ersten Jahre der gegenwärtigen Organisation, bezahlte die Omnibusgesellschaft 577 766,88 Francs an die Stadtkasse. Zehn Jahre später ist eine Summe von 1 782 830,20 erreicht. Im Jahre 1880 wurden an verschiedenen Steuern 2 575 964,07 und im Jahre 1895 eine Summe von 3 357 245,71 Francs von der Gesellschaft abgegeben. Wie schwer diese Steuerlast auf der Pariser Transportindustrie lastet, leuchtet deutlich ein, wenn man die Steuerverhältnisse mit der Zahl der in Betrieb stehenden Omnibusse vergleicht. Im Jahre 1895 hatte die Gesellschaft 1037 Omnibusse in Betrieb und musste für jeden durchschnittlich 3246 Francs Steuern bezahlen.

In unseren bisherigen Betrachtungen haben wir nur die verschiedenen Abgaben, Beiträge etc., welche die Gesellschaft an die Stadt abliefern musste, geschildert. Desgleichen entrichtet die Gesellschaft alle Jahre bedeutende Summen an den Staat. Um diese charakteristischen und hoch lehrreichen Steuereinrichtungen des lokalen öffentlichen Beförderungswesens richtig zu verstehen, muss das ganze System in der allgemeinen Entwickelung der französischen Besteuerung auf dem Gebiete des öffentlichen Transportwesens in Betracht gezogen werden. Da wir den engen Zusammenhang zwischen den allgemeinen und lokalen Verhältnissen auf dem Gebiete des öffentlichen Transportwesens schon in unserer Schilderung zu zeigen versucht haben, brauchen wir hier auf diese Verhältnisse nicht wieder zurückzukommen. Auch ist es nicht nötig, die verschiedenen Summen in Form von Gebühren, Stempel-, Enre-

gistrements- und Verwaltungssteuern an den Staat bezahlt, im einzelnen hier herauszuziehen. Diese betragen zusammen im Jahre 1895 1 267 897,60 Francs. Im ganzen hatte die Omnibusgesellschaft an die Stadt und an den Staat 4 625 143,31 Francs bezahlt oder für jeden in Betrieb stehenden Omnibus durchschnittlich 4463 Francs jährlich. Im Verhältnis zu dem Aktienkapital der Gesellschaft bezahlte sie per Aktie von 500 Francs im Jahre 1880 = 107, 1890 = 118 und im Jahre 1895 = 136 Francs. Davon wurden 37 Francs an den Staat und 99 an die Stadt Paris bezahlt. Diese letzte Summe ist also verhältnismässig mehr als 26 % des ganzen Aktienkapitals.

Die zusammengefasste Tabelle auf S. 52—53, den offiziellen „Rapports“ der Gesellschaft entnommen, giebt einen Gesamtüberblick der Gebühren, Abgaben, Beiträge und verschiedenen Steuern, welche von der Gesellschaft an die Stadt Paris und an den Staat seit der Gründung der Gesellschaft bezahlt sind.

Diese verschiedenen Abgaben, welche die Omnibusgesellschaft alle Jahre an die Stadt und an den Staat bezahlen muss, und welche verhältnismässig nicht höher sind als die verlangten Abgaben der anderen Pariser Transportgesellschaften, z. B. der Pferdebahnen und des Droschkenverkehrs, sind im Vergleich mit denen anderer Grossstädte unvergleichlich hoch, und ohne Zweifel sind sie eine Last für die naturelle Entwickelung zur Befriedigung des Personenbeförderungsbedürfnisses. Von allen Kritiken über die vielseitige Behandlung des Pariser öffentlichen Verkehrswesens ist keine so allgemein und lebhaft wie die auf die hohen Lasten von Besteuerung bezügliche. Diese hochentwickelte und drückende Besteuerung der Pariser Beförderungsgesellschaften ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Franzosen bedeutende Einnahmequellen aus ihrem Privatgewerbebetrieb einzurichten verstehen[1]). In allen grossen Pariser öffentlichen Unternehmungen, wie z. B. in denen der Beleuchtungs- und verschiedenen Beförderungsgesellschaften sind, sobald die Pariser Verwaltung eine solche Gesellschaft sanktioniert hatte,

[1]) Als eine sehr scharfe Kritik gegen diese Besteuerungspolitik der Stadt Paris siehe P. Leroy-Beaulieu, L'Etat moderne et ses Fonctions, Kap. 6 S. 228.

Gebühren, Abgaben, Beiträ
be
Pariser Omnibusgesellsc
seit der Grünc

Jahre	Summen an die Stadt Paris bezahlt									Sumi	
	Abgaben	Bedienung der Schneewagen	Benutzung der öffentlichen Strassen	Anteil der Stadt, wenn der Reingewinn mehr als 70 beträgt	Fegen und Reinigen der Abzugskanäle	Octroi von Fourage	Octroi von Baumaterialien	Unterhaltungskosten für Strassenpflasterung, für Kontrolle und Überwachung	Gesamtsummen	Beiträge der Ateliers von Versailles und den Strasseneisenbahnen	Be Om
1855	540.766 66	17.890 50	—	—	—	19.109 72	—	—	577.766 88	499 14	26
1856	644.750 —	12.099 —	—	—	3.669 65	27.019 52	—	—	687.538 17	2.119 66	28
1857	660.250 —	26.662 50	270 70	—	4.080 10	26.692 34	—	—	717.955 64	4.703 38	30
1858	693.750 —	37.775 —	360 70	—	4.118 —	31.812 46	—	—	767.816 16	4.629 49	4
1859	706.409 85	21.262 50	1.503 35	—	4.118 —	32.573 03	—	—	765.866 73	5.750 29	58
1860	725.160 20	22.187 50	1.680 05	—	3.789 85	372.638 26	33.000 —	—	1.158.455 86	5.802 99	62
1861	907.909 85	51.196 20	5.644 22	—	4.808 40	400.318 22	34.000 —	—	1.403.876 89	7.260 29	68
1862	929.411 85	29.649 —	7.128 70	—	5.163 05	413.738 49	35.000 —	—	1.420.091 09	7.207 72	75
1863	1.038.369 67	23.373 05	6.421 89	32.792 40	4.348 —	423.193 46	36.000 —	—	1.564.498 47	7.353 67	80
1864	1.162.888 71	28.732 87	7.060 12	3.550 69	5.996 50	448.532 81	43.000 —	—	1.699.761 70	15.283 56	5
1865	1.221.175 93	23.759 57	6.990 79	—	5.427 38	481.476 53	44.000 —	—	1.782.830 20	16.628 33	6
1866	1.156.409 80	27.725 18	7.701 75	—	5.411 01	507.013 86	45.000 —	—	1.749.261 60	16.707 70	7
1867	1.225.377 40	22.636 82	8.242 38	—	5.422 67	574.717 89	46.000 —	—	1.882.397 16	18.043 06	70
1868	1.195.440 54	21.447 46	8.390 77	—	6.660 27	537.460 03	48.000 —	—	1.817.399 07	17.775 36	78
1869	1.191.284 35	28.608 38	8.636 43	—	5.507 73	539.358 32	49.000 —	—	1.822.395 21	18.872 40	8
1870	1.173.800 63	28.528 80	8.197 15	—	5.327 03	548.359 38	51.000 —	—	1.815.212 99	18.617 38	8
1871	1.022.528 93	23.690 27	7.423 22	—	5.540 20	451.964 40	52.000 —	—	1.563.147 02	19.297 95	9
1872	1.222.685 64	13.627 92	10.220 96	—	5.986 37	544.049 23	54.000 —	—	1.850.570 12	20.042 36	10
1873	1.234.004 24	15.648 56	7.666 02	—	5.556 55	433.889 89	56.000 —	—	1.752.765 26	22.078 06	14
1874	1.239.435 94	21.534 31	8.309 35	—	7.902 67	542.571 66	99.087 08	—	1.918.841 01	24.028 55	15
1875	1.234.709 66	17.818 55	8.296 02	—	9.805 42	527.285 48	78.015 98	—	1.875.931 11	25.399 —	16
1876	1.259.881 95	19.140 88	7.868 47	—	8.318 72	442.741 99	88.000 70	—	1.825.952 71	29.943 82	16
1877	1.400.570 88	18.596 96	6.820 94	—	8.757 56	588.945 89	110.000 —	43.633 73	2.177.325 96	29.276 21	17
1878	1.584.722 13	18.795 46	13.997 87	—	8.322 55	547.556 16	131.000 —	122.109 66	2.426.503 83	30.159 73	190
1879	1.583.697 41	37.361 46	19.194 46	—	9.526 19	580.513 66	113.055 61	240.891 57	2.584.240 36	32.266 06	20
1880	1.602.766 87	21.041 46	19.567 57	—	12.626 08	547.197 39	130.629 70	242.135 —	2.575.964 07	35.206 56	216
1881	1.581.388 90	13.814 36	20.869 61	—	12.022 69	417.483 68	122.267 49	249.733 79	2.417.580 52	29.322 53	22
1882	1.618.311 70	17.155 36	19.214 83	—	10.708 71	692.641 40	86.198 68	251.600 07	2.695.830 75	26.202 57	21
1883	1.614.542 03	14.186 26	21.479 03	—	10.474 78	538.130 56	86.459 53	247.171 84	2.582.444 03	31.713 14	23
1884	1.619.550 73	14.188 36	21.477 65	—	12.093 73	546.721 47	86.288 85	250.056 79	2.550.377 58	30.818 38	24
1885	1.621.017 51	19.396 76	26.013 04	—	11.889 12	475.263 34	80.650 61	263.960 24	2.498.190 62	33.013 02	242
1886	1.837.196 77	19.396 76	26.287 20	—	11.484 49	523.134 58	89.265 75	267.635 45	2.774.401 —	31.498 70	25
1887	1.814.614 98	14.999 90	26.252 68	—	11.471 29	479.262 14	132.927 65	272.970 39	2.752.499 03	31.860 40	26
1888	1.804.418 72	15.000 —	60.488 20	—	12.632 51	400.627 19	190.838 38	265.418 64	2.748.923 64	32.057 01	26
1889	1.850.462 43	15.000 —	52.089 72	—	11.498 49	371.485 08	143.028 66	310.309 54	2.753.873 92	52.749 25	26
1890	1.798.535 99	15.000 —	52.396 52	—	10.931 57	468.043 10	141.693 48	274.203 78	2.760.804 44	53.640 21	260
1891	1.800.624 02	15.000 —	51.151 52	—	11.631 84	745.306 —	124.751 63	272.751 17	3.021.216 18	51.464 52	262
1892	1.800.092 01	15.000	51.059 68		11.253 60	569.703 01	217.132 56	250.382 48	2.914.923 34	51.628 01	26
1893	1.822.288 92	15.000 —	51.829 23	—	11.260 92	812.840 16	264.333 58	291.382 11	3.268.934 92	52.588 57	264
1894	1.831.695 12	15.000	53.200 86		13.522 70	918.396 26	165.324 05	323.873 97	3.321.012 96	49.610 20	267
1895	1.868.115 16	15.000	62.399 08		14.453 86	822.306 97	205.781 52	369.188 82	3.357.245 71	48.507 35	2
	54.811.014 38	863.927 92	783.802 73	36.343 09	333.520 25	19.372.075 01	3.512.531 49	4.809.409 04	84.552.623 91	1.041.626 58	6.3

*) Die Ziffern sind den „Rapports officiels" der Gesellschaft entnommen und bedeuten Francs.

rschiedene Steuern
der
die Stadt Paris und an den Staat*)
Gesellschaft.

den Staat bezahlt						Im ganzen			Anzahl der Actien	Quantum per Actie	Dividende für die Actionäre
npel uf ien nd iga- nen	Einschreibegebühren (verschiedene Stempelgebühren)	Einkommensteuer	Verwaltungssteuer	Aufsichtskosten	Gesamtsummen	an die Stadt	an den Staat	Gesamtsummen			
—	—	—	109.210 90	—	136.094 16	577.766 88	136.094 16	713.861 04	30.000	23 79	45 —
—	—	—	144.066 05	4.000 —	178.878 85	687.538 17	178.878 85	866.417 02	30.000	28 88	55 —
04 20	4.703 10	—	159.827 75	4.000 —	218.899 86	717.955 64	218.899 86	936.855 50	30.000	31 22	60 —
90 46	24.611 62	—	174.137 32	4.000 —	258.967 77	767.816 16	258.967 77	1.026.783 93	30.000	34 22	58 —
02 80	29.277 96	—	180.044 50	4.000 —	287.765 57	765.866 73	287.765 57	1.053.632 30	34.000	30 98	61 —
02 80	42.860 32	—	179.813 71	4.000 35	305.968 08	1.158.455 86	305.968 08	1.464.423 94	34.000	43 07	47 —
01 75	26.726 94	—	196.186 65	4.000 70	311.669 20	1.403.876 89	311.669 20	1.715.546 09	34.000	50 45	29 50
90 92	48.391 63	—	210.569 75	4.000 —	359.631 98	1.420.091 09	359.631 98	1.779.723 07	34.000	52 34	55 —
27 90	39.544 75	—	225.238 —	4.001 —	371.415 97	1.564.498 47	371.415 97	1.935.914 44	34.000	56 93	71 —
30 01	33.143 54	—	236.611 95	4.001 —	356.964 75	1.699.761 70	356.964 75	2.056.726 45	34.000	60 49	70 —
89 08	63.232 65	—	262.328 45	4.000 —	426.514 84	1.782.830 20	426.514 84	2.209.345 04	34.000	64 98	60 50
73 05	46.225 62	—	273.998 80	4.000 20	434.690 90	1.749.261 60	434.690 90	2.183.952 50	34.000	64 23	41 —
60 93	80.813 27	—	313.867 75	3.333 54	517.369 21	1.882.397 16	517.369 21	2.399.766 37	34.000	70 58	30 50
77 36	68.251 60	—	288.035 32	4.000 20	481.698 51	1.817.399 07	481.698 51	2.299.097 58	34.000	67 62	25 —
73 22	48.890 14	—	286.097 45	4.000 20	467.426 79	1.822.395 21	467.429 79	2.289.825 —	34.000	67 34	50 —
45 34	74.245 99	—	279.070 38	4.000 20	490.776 12	1.815.212 99	490.776 12	2.305.989 11	34.000	67 82	25 —
58 01	30.228 15	—	209.947 60	4.000 20	382.379 74	1.563.147 02	382.379 74	1.945.526 76	34.000	57 22	—
08 33	82.994 24	38.772 37	267.402 55	4.000 25	551.899 86	1.850.570 12	551.899 86	2.402.469 98	34.000	70 66	25 —
49 94	65.659 08	79.644 85	269.669 01	4.000 25	621.045 36	1.752.765 26	621.045 36	2.373.810 62	34.000	69 81	50 —
04 10	81.152 06	123.139 22	271.344 69	4.000 25	688.184 38	1.918.841 01	688.184 38	2.607.025 39	34.000	76 67	40 —
88 57	87.717 66	84.004 59	291.738 07	4.000 25	686.865 92	1.875.931 11	686.865 92	2.562.797 03	34.000	75 37	50 —
03 72	103.157 14	115.320 02	325.507 54	4.000 25	775.811 31	1.825.952 71	775.811 31	2.601.764 02	34.000	76 52	45 —
42 88	121.727 13	106.501 80	343.156 55	4.000 25	814.207 21	2.177.325 96	814.207 21	2.991.533 17	34.000	87 98	50 —
51 76	155.779 31	132.199 37	412.479 50	4.000 25	996.298 52	2.426.503 83	996.298 52	3.422.802 35	34.000	100 67	80 —
50 51	170.460 82	191.646 39	442.335 46	4.000 25	1.091.248 73	2.584.240 36	1.091.248 73	3.675.489 09	34.000	108 10	16 50
45 99	211.847 40	112.196 64	471.178 77	4.000 25	1.094.225 62	2.575.964 07	1.094.225 62	3.670.189 69	34.000	107 94	30 —
42 08	194.794 36	137.610 59	473.910 62	4.000 25	1.114.886 45	2.417.580 52	1.114.886 45	3.532.466 97	34.000	103 89	70 75
41 58	218.408 95	209.959 14	486.704 33	4.000 25	1.218.669 52	2.695.830 75	1.218.669 52	3.914.500 27	34.000	115 13	70 —
18 45	254.602 02	183.766 25	494.254 02	4.000 25	1.265.297 39	2.532.444 03	1.265.297 39	3.797.741 42	34.000	111 69	55 —
04 44	219.887 36	170.454 79	486.855 98	4.000 25	1.217.951 98	2.550.377 58	1.217.951 98	3.768.329 56	34.000	110 83	55 —
98 60	217.509 56	178.081 40	477.521 16	4.000 25	1.214.469 71	2.498.190 62	1.214.469 71	3.712.660 33	34.000	109 20	55 —
79 99	196.082 90	175.487 70	485.931 54	4.000 25	1.204.463 68	2.774.401 —	1.204.463 68	3.978.864 68	34.000	117 02	55 —
36 74	202.736 75	172.666 65	487.536 68	4.000 25	1.221.026 09	2.752.499 03	1.221.026 09	3.973.525 12	34.000	116 86	55 —
08 13	200.699 66	169.642 75	489.992 24	4.000 25	1.217.044 43	2.748.923 64	1.217.044 43	3.965.968 07	34.000	116 64	55 —
90 10	190.214 16	169.123 87	525.405 09	4.000 25	1.261.583 56	2.753.873 92	1.261.583 56	4.015.457 48	34.000	118 10	65 —
08 92	187.983 14	204.296 28	509.790 85	4.000 25	1.276.003 67	2.760.804 44	1.276.003 67	4.036.808 11	34.000	118 72	55 —
38 63	198.280 01	280.013 25	515.487 48	4.000 25	1.364.710 24	3.021.216 18	1.364.710 24	4.385.926 42	34.000	128 99	45 —
69 71	168.185 95	151.338 20	513.976 21	4.000 25	1.202.106 97	2.914.923 34	1.202.106 97	4.117.030 31	34.000	121 09	40 —
22 31	157.910 89	147.425 14	525.702 63	1.622 25	1.200.251 11	3.268.934 92	1.200.251 11	4.469.186 03	34.000	131 44	40 —
30 54	161.972 88	155.828 30	539.616 87	4.000 25	1.230.137 40	3.321.012 96	1.230.137 40	4.551.150 36	34.000	133 85	40 —
98 93	178.505 86	153.320 33	561.300 77	4.000 25	1.267.897 60	3.357.245 71	1.267.897 60	4.625.143 31	34.000	136 03	—
2 78	4.689.416 57	3.642.439 89	14.427.850 94	156.965 59	31.783.402 01	84.552.623 91	31.783.402 01	116.336.025 92	—	84 42	—

die Anforderungen an die Gesellschaft so ungemein gross, dass als natürliches Resultat die Bevölkerung schliesslich diese Lasten tragen muss. In Bezug auf die Besteuerung des grossstädtischen öffentlichen Verkehrswesens kann im allgemeinen die Bevölkerung solche Lasten am schwersten tragen. Es ist wahr, dass Paris sich eine bedeutende Steuerquelle aus seinem öffentlichen Verkehrswesen geschaffen hat; aber die finanziellen Ergebnisse sind nicht das höchste Ziel, wonach man bei solchen öffentlichen Unternehmungen streben muss. Es ist zweifellos, dass die hohen Steuerlasten in Bezug auf Schnelligkeit, Billigkeit, Bequemlichkeit ungünstige Wirkungen für die Pariser Omnibusgesellschaft gezeigt haben.

Hier kann auf die Pariser Verhältnisse gut angewendet werden, was Wagner in seiner Kritik der allgemeinen französischen Verkehrsbesteuerung sagt: „Bei der Zufälligkeit, ob und in welchem Maasse die einzelnen Personen von dieser Besteuerung getroffen werden, kann von einer Erfüllung der „Gerechtigkeitspostulate“ der Allgemeinheit und Gleichmässigkeit, von einer Übereinstimmung der Besteuerung durch Registerabgaben, Stempel- und Transportsteuern mit dem „leitenden Grundsatze“ der modernen französischen Steuerpolitik, „Jeden nach seinen Fähigkeiten zu belasten“, durchaus nicht die Rede sein[1].“

„Es ist nur natürlich, dass, wo die finanzielle Abgabe nach der Zahl der in Betrieb gesetzten Wagen berechnet wird, sich schwerlich ein befriedigender Verkehr entwickeln konnte. Bei dieser Gesellschaft hat diese Steuereinrichtung die natürliche Tendenz, zu schwere und grosse und daher nur langsam bewegliche Wagen zu bauen, da ferner jeder ersparte Wagen, nachdem eine gewisse Anzahl überschritten ist, einen Gewinn für die Gesellschaft bedeutet, wird diese nicht für eine dem Verkehr entsprechende Vermehrung Sorge tragen. Der Gegensatz, der zwischen dieser Gesellschaft und der Pariser Stadtverordnetenversammlung besteht, hat, wie man sich leicht denken kann, auch nicht dazu beigetragen, für diese Unzulänglichkeit Abhilfe zu schaffen[2].“

[1]) Wagner, Finanzwissenschaft III S. 580.

[2]) Rowe, Die Gemeindefinanzen von Berlin und Paris S. 171—172.

Bei einer Kritik der Verkehrsbesteuerungspolitik der Stadt Paris darf man die finanzielle Lage der Stadt während der letzten vier Jahrzehnte nicht vergessen. Es wurde versucht, während der Zeit der Gründung dieser Gesellschaften und während ihrer Entwickelungsperiode Einnahmequellen bei allen städtischen Betriebsindustrieen zu schaffen. Bei der allgemeinen Umbauung von Paris war es nur natürlich, dass die Stadt so viele Steuern wie möglich von der Gesellschaft forderte. Die Frage war für die Stadt nur eine praktische in der Periode der vielen allgemeinen bedeutenden Bedürfnisse des grossstädtischen Lebens.

Über die andern minder wichtigen Bestimmungen des Kontrakts ist in kurzem folgendes hervorzuheben: Der Kontrakt bestimmt in einer sehr eingehenden und genauen Weise die Organisation der verschiedenen Linien. Diese polizeiliche Kontrolle der Gesellschaft im Interesse der Ruhe in den öffentlichen Strassen ist ein sehr bemerkenswertes Beispiel von dem systematischen Sinne der Franzosen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, falls es die Polizeipräfekten fordern, sowohl neue Betriebslinien einzurichten und ältere zu verändern, als auch die Haltestellen in den öffentlichen Strassen, die Zahl der in Betrieb stehenden Wagen zu regulieren. Es giebt darin eine sehr genaue Bestimmung über den Korrespondenzdienst, durch den das Pariser Transportsystem so systematisch ist. Auch verlangt die Stadtregierung, dass, wenn das öffentliche Interesse es zu besonderen Gelegenheiten fordert, die Gesellschaft sogenannte „services spéciaux“ einrichten muss. Dieser Kontrakt reicht in den Einzelheiten sogar so weit, eine sehr genaue Beschreibung über das Modell und den Bau der Wagen zu geben. Weiter können die Autoritäten im Interesse der Passagiere solche neue Einrichtungen fördern, welche durch die Erfahrungen in anderen Städten sich bewährt gezeigt haben, und die Gesellschaft dazu zwingen, neue Betriebskräfte anzuwenden. Falls solche neuen Betriebsanwendungen einen bemerkenswerten Gewinn für die Gesellschaft bringen, muss derselbe mit der Stadt geteilt werden oder eine Tarifermässigung stattfinden. Nach Artikel 9 ist die Gesellschaft verpflichtet „à l'expiration ou en cas de retrait de la concession dans les cas prévus par le présent traité, la Société

s'engage à céder soit à la ville, soit au nouveau concessionnaire, tout son matériel d'exploitation, à dire d'experts et sans indemnité."

Wir haben damit die wichtigsten Bedingungen dieses Kontraktes angeführt. Festzustellen ist es, dass die Transportpolitik dieses Kontraktes, durch welche die Franzosen mit solcher Genauigkeit vor nunmehr einem halben Jahrhundert ihr Transportproblem erledigt hatten, für die Stadt Paris im allgemeinen eine glückliche gewesen ist. Das öffentliche Interesse hatte verlangt, die Transportindustrie in einer grossen Verwaltung zu vereinigen. Solch centralisierter Dienst war nicht nur viel besser für die Aktionäre der Gesellschaft, sondern führte auch und vor allen Dingen für den Verkehr der ganzen Stadt die besten Resultate herbei. Nun waren alle Wohnbezirke und alle Industrieteile der Stadt gleichmässig mit einem guten Dienst eingerichtet.

Trotz ihrer hohen Steuerlast zeigt die Pariser Omnibusgesellschaft eine sehr bedeutende Entwickelung. Bezüglich der Einnahme per Wagen weist vielleicht keine andere Gesellschaft auf dem Kontinent so hohe Ziffern auf. Ihre rasche fortschreitende Betriebszunahme seit der Gründung der Gesellschaft haben wir auf folgender Seite in statistischer Darstellung zusammengefasst.

Durch die naturelle Vergrösserung ihres bedeutenden Eigentums, welche die einfache Folge der raschen Entwickelung der Stadt ist, ist diese Gesellschaft durch ihr Monopolprivileg eine sehr reiche und mächtige geworden, und seit einem halben Jahrhundert hat sie in einer sehr systematischen und im allgemeinen zufriedenstellenden Weise die Beförderung von Personen für die französische Hauptstadt sehr gut besorgt.

Fortschreitende Betriebszunahme der Gesellschaft*).

Jahre	Maximalzahl der gebrauchten Wagen: Omnibus, Tramways und spezielle Morgenbedienung	Maximalzahl der gebrauchten Wagen: Vororte	Maximalzahl der gebrauchten Wagen: Strassen-eisenbahnen	Maximalzahl der gebrauchten Wagen: Gesamtsumme	Maximalzahl der Pferde. Omnibus und Tramways.	Zahl der beförderten Personen: Omnibus, Tramways und spezielle Morgenbedienung	Zahl der beförderten Personen: Vororte	Zahl der beförderten Personen: Gesamtsumme
1854	329	71	—	400	3 728	30 000 000	4 000 000	34 000 000
1855	347	88	—	435	4 389	36 000 000	4 000 000	40 000 000
1856	348	88	—	436	4 671	45 530 210	4 060 211	49 590 421
1857	379	86	—	465	5 253	55 474 154	4 592 993	60 067 147
1858	410	85	6	501	5 725	61 436 724	4 617 708	66 054 432
1859	420	76	7	503	6 066	66 247 157	4 753 292	71 000 449
1860	448	55	7	510	6 716	67 766 935	3 817 418	71 584 353
1861	515	45	11	571	7 037	76 285 538	2 725 642	79 011 180
1862	540	45	16	601	7 202	81 939 603	2 850 565	84 790 168
1863	544	49	17	610	7 486	89 685 284	3 091 489	92 776 773
1864	575	49	17	641	7 832	93 279 721	3 187 664	96 467 385
1865	664	50	18	732	8 232	101 228 900	3 350 850	104 579 750
1866	664	50	18	732	9 656	107 212 074	3 430 252	110 642 326
1867	753	56	31	840	10 198	118 317 372	3 517 897	121 835 269
1868	694	50	20	764	9 354	113 348 041	3 092 902	116 440 943
1869	694	48	16	758	9 301	116 778 756	3 029 541	119 808 297
1870	694	48	13	755	9 306	105 651 155	2 322 462	107 973 617
1871	606	40	12	658	8 615	77 444 971	824 016	78 268 987
1872	665	42	12	719	9 181	108 754 561	2 399 058	111 153 619
1873	665	42	9	716	8 597	111 035 901	2 267 582	113 303 483
1874	665	39	9	713	8 618	113 294 020	2 049 925	115 343 945
1875	693	34	9	736	9 755	117 748 577	2 057 272	119 805 849
1876	705	25	41	771	9 385	123 822 527	1 532 081	125 414 608
1877	730	19	44	793	10 352	128 513 576	997 529	129 511 105
1878	903	17	46	966	13 116	161 418 596	516 434	161 935 030
1879	856	14	47	917	13 007	149 655 303	424 980	150 080 283
1880	868	13	49	930	13 201	174 528 546	511 477	175 040 023
1881	849	11	51	911	13 735	180 369 105	381 309	180 750 414
1882	880	7	55	942	14 085	187 285 882	293 788	187 579 640
1883	873	7	41	921	13 673	194 394 568	345 099	194 739 667
1884	875	7	41	923	13 919	191 210 946	330 723	191 541 669
1885	850	7	39	896	12 976	179 802 295	293 432	180 095 727
1886	869	7	40	916	12 805	180 200 051	312 667	180 512 718
1887	858	13	40	911	13 115	177 519 455	572 201	178 091 656
1888	860	13	40	913	13 529	180 538 708	676 580	181 215 288
1889	944	13	39	996	14 254	201 945 280	740 009	202 685 289
1890	889	13	39	941	13 807	186 512 163	692 901	187 205 064
1891	926	13	38	977	14 479	191 654 494	716 037	192 370 531
1892	900	13	37	950	15 198	203 262 537	714 593	203 977 130
1893	921	13	37	971	15 557	214 278 172	714 578	214 992 750
1894	935	11	39	985	15 815	216 366 119	567 402	216 933 521
1895	983	14	37	1034	16 243	217 512 784	573 094	218 085 878

*) Die Zahlen sind den „Rapports“ der Gesellschaft von 1895 entnommen.

Thesen.

I.

Das grossstädtische, öffentliche Verkehrswesen liegt seiner eigensten Monopolnatur nach ausserhalb einer zufriedenstellenden Kontrolle der unbeschränkten Konkurrenz.

II.

Ein zufriedenstellender Dienst für das öffentliche Verkehrswesen ist von kurzdauernden Kontrakten nicht zu erwarten. Doch darf man nicht vergessen, dass lange dauernde Kontrakte ihre Kehrseite haben.

III.

Das System der doppelten Währung ist in der That nur möglich durch den Abschluss eines internationalen Währungsvertrages.

IV.

Die indirekten Verbrauchssteuern verstossen gegen das Prinzip der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit, sind aber trotzdem, in richtiger Auswahl, unentbehrlich.

Vita.

Natus sum Henricus Claytonius Metcalf in civitatum Americae unitarum republica Illinois, oppido Warsaw, a. d. VIII. Kal. Martias anni h. s. LXVI, patre Thomasio, matre Maria e gente Chambers; parentes ambo puerulo acerbissima morte ereptos lugeo. Fidei addictus sum evangelicae. Primis litterarum elementis imbutus Normal oppidi in schola, quae appellatur „High School“ ab autumno anni h. s. LXXXVI in eodem oppido gymnasium frequentavi quod dicitur „Illinois State Normal University“. Inde testimonio maturitatis quod dicunt exornatus inde a mense Septembri anni h. s. XC usque ad aestatem anni h. s. XCIV in universitate, quae dicitur „Harvard University“ octo semestria historicis et rei publicae gerendae prudentiae studiis dabam.

Aestate anni XCIV numero civium academicorum universitatis Fridericae Guilelmae Berolinensis adscriptus sum, et deinde, postquam a. XCV/VI Parisinam universitatem frequentavi, autumno a. XCVI Berolinum reverti, ubi usque ad hunc diem studio praecipue rei publicae gerendae prudentiae persecutus sum.

Scholis et exercitationibus interfui virorum praeclarissimorum: Cauwès, Delbrück, Faure, Hübler, Jastrow, v. Kaufmann, Lavisse, Lenz, Paul Leroy-Beaulieu, Levasseur, Paulsen, Schmoller, Sering, Simmel, Stumpf, v. Treitschke (†), Wagner.

Quibus viris omnibus bene de me meritis, imprimis autem viris doctissimis ornatissimisque Gustavo Schmoller et Adolpho Wagner gratias ago quam maximas semperque habebo.